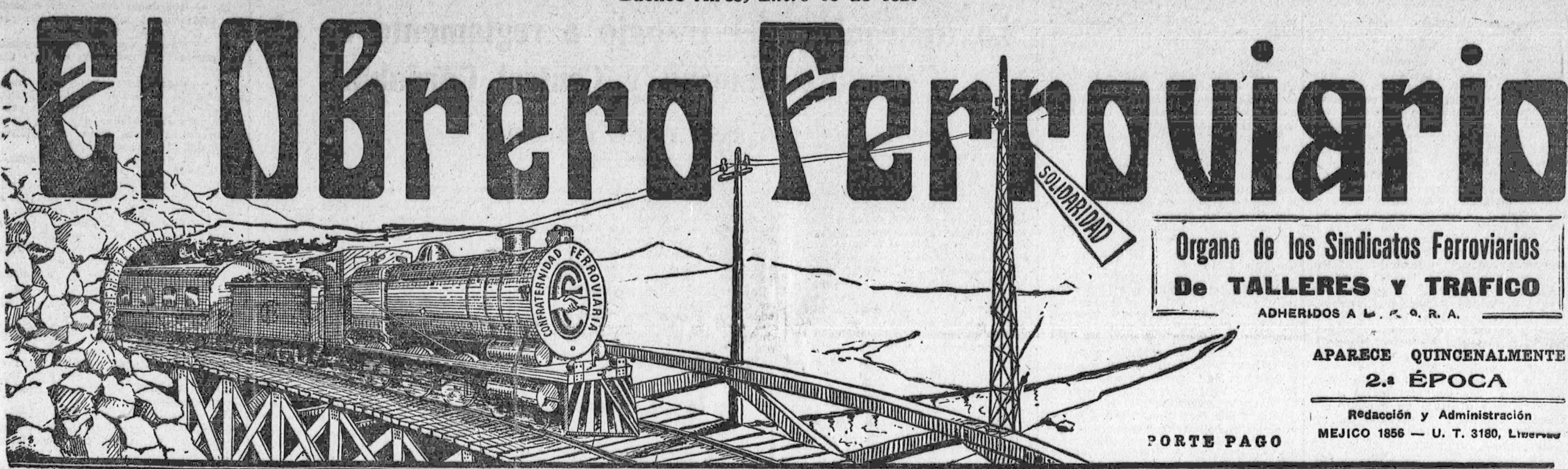
AÑO I — Buenos Aires, Enero 16 de 1921 — Núm. 13



Organo de los Sindicatos Ferroviarios
De TALLERES Y TRAFICO
ADHERIDOS A LA F. O. R. A.
APARECE QUINCENALMENTE
2.a ÉPOCA
Redacción y Administración
MEJICO 1856 — U. T. 3180, Libertad
PORTE PAGO

POR LA CONQUISTA DEL ESCALAFON

En el curso del mes de enero todos los ferroviarios trabajarán a reglamento

Trascendentales resoluciones de los cuerpos centrales de la Confraternidad

¡A LUCHAR!

La labor paciente de los cuerpos centrales, su actitud serena, libre de toda nerviosidad, ha venido a desbaratar los habilidosos planes de las empresas ferroviarios,, las cuales, siguiendo su viejo y taimado proceder, intentaban hacer aparecer ante el país a nuestra organización como la única responsable de los transtornos que hoy, como siempre, son fruto exclusivo de su obstinada intransigencia. Afortunadamente, esta vez, por más que cuenten con el apoyo de los grandes diarios, no podrán, con la facilidad de otras veces, concitar la opinión pública contra los trabajadores ferroviarios.

La actitud transigente — aunque firme — de la Confraternidad Ferroviaria ha venido a poner en evidencia la hipocresía de los representantes de las empresas. Estas han estado procediendo en la forme menos seria que imaginar se puede, por cuanto han llegado hasta formular proposiciones con el sólo fin de explotarla, si es que los representantes obreros la rechazaban, pero al ver que éstos, animados de un alto propósito de conciliación la aceptaron, ellas mismas se apresuraron a retirarlas. Pero, a estas horas, los señores represens tantes de las empresas, habrán comprendido que ese habil juego, que tan buen resultado dióle en lo pasado, esta vez — debido a la unidad y creciente capacidad del gremio — ha fracasado completamente. Los trabajadores ferroviarios ya no se dejan engañar ni dividir tan facilmente.

La primera manifestación de su política jesuítica, las empresas la dieron con el escalafón del personal de tracción. Porque, precisamente, en la discusión del mismo, con ese afán de regatear, propio de los mercaderes, afirmaban que ciertas mejoras no las concedían teniendo presente que, una vez terminado dicho escalafón, tendrían que entrar a tratar de inmediato el de los demás departamentos, a cuyo personal,, al decir de los representantes de las empresas, habría que extender sino todas, por lo menos muchas de las franquicias, que se dieran al personal de máquinas. Pero estas aseveraciones, como lo han puesto de manifiesto los últimos acontecimientos, no eran sinceras; ellas fueron formuladas con toda hipocresía para ver de alcanzar estos resultados: reducir al mínimo las mejoras del personal de tracción, o conseguir de los representantes de éste la separación de la Confraternidad, a precio de algunas ventajas más. Porque, como es evidente, si La Fraternidad desertaba de las filas de la Confraternidad, las empresas pensaban que las mejoras del personal de tracción no iba ser necesario hacerla extensiva al de los demás departamentos. Mientras el gremio estuvo dividido, esa había sido la suprema habilidad de las empresas: atender a una mínima parte, con objeto de hacer surgir la discordia y el encono entre todos y evitar su unión. Sin embargo, hay que reconocer — y las empresas lo habrán reconocido ya — que el plan en esta ocasión fracasó completamente, por cuanto los camaradas de tracción no aceptan mejorar sus condiciones al precio de la traición de sus hermanos.

Al iniciar la Junta Central de la Confraternidad. las gestiones en pro de los escalafones de tráfico y talleres, las empresas pusieron de manifiesto otra vez su taimada hipocresía, con el propósito no confesado, pero evidente, de quebrar la unidad del gremio. A este fin, es que los señores representantes de las empresas, sacaron a relucir la argucia, bastante ingenua, por cierto, de no poder reconocer a la Confraternidad, debido al carácter revolucionario de la misma, a la vez que afirmaban su propósito de tratar con el personal, como antes se hacía con el de tracción. Creían estos hábiles señores que los "agitadores profesionales que están al frente de la organización" rechazaría esta última proposición, con lo cual a ellos les resultaría tarea fácil demostrar al gremio que el mejoramiento de sus condiciones se demoraba por culpa exclusiva de los dirigentes de la organización. Pero esta última maniobra tampoco dió el resultado apepetecido, por cuanto los "agitadores profesionales" — contrariamente a lo que esperaban las empresas — aceptaron sin hesitación de que los escalafones fueran discutidos empresa por empresa, con representantes del personal organizado. Esta salida inesperada tuvo la virtud de desenmascarar a las empresas, las cuales, en realidad, lo único que buscaban era ganar tiempo para continuar explotando al personal sin control de ninguna naturaleza.

Pero, hoy que el gremio ha comprobado cuáles son los verdaderos sentimientos que animan a los directores de las empresas, sabe que sus intereses y derechos debe hacerlos valer con su fuerza, y es lo que los ferroviarios de todas las categorías van a hacer.

Los cuerpos centrales, vista la actitud de las empresas, han resuelto que en el curso del presente mes debe trabajarse a reglamenta. Urge, pues, que las secciones estén preparadas a fin de que se inicie la lucha en seguida que se reciba la orden de la Junta Central.

¡Ferroviarios! El momento de la prueba ha llegado. ¡Demostrad que sabéis cumplir con vuestro deber!

Por nuestro escalafón

Circular de la Junta Central

En EL OBRERO FERROVIARIO último dimos cuenta del estado de las gestiones que la Junta Central venía realizando ante empresas y gobiernos con objeto de conseguir la implantación de un escalafón de trabajo para todo el personal ferroviario.

Manifestamos, en esa oportunidad, que dentro de poco la Junta Central se reuniría para tomar en consideración la proposición que, al respecto, habían formulado los representantes de las empresas. La Junta, antes de tomar una resolución definitiva sobre tan importante y delicada cuestión, creyó conveniente consultar a los cuerpos directivos de los tres sindicatos que hoy integran la Confraternidad, y a tal efecto convocó una reunión plenaria, la que se efectuó el 30 de diciembre ppdo. en el local de los sindicatos de Tráfico y Talleres.

El resultado de esa reunión fué hecho conocer a los camaradas oportunamente por intermedio de la circular número 5 de la Junta Central, que, para mayor difusión, reproducimos. El contenido de dicha circular, que fué enviada a las comisiones mixtas a la vez que a todas las secciones que integran nuestros sindicatos, era el siguiente:

En una de sus primeras reuniones, después de constituída la junta central, el compañero presidente, basándose en el éxito obtenido en la discusión del escalafón para el personal de locomotoras, (el cual venía tramitándose por intermedio de "La Fraternidad" antes de realizarse la unidad del gremio), propuso que se indicara a los sindicatos de tráfico y talleres la necesidad de confeccionar un proyecto que estableciera el escalafón para el personal adherido a esos sindicatos.

La proposición del compañero presidente se fundamentaba a la vez en las palabras del representante del gobierno, quien después de aprobado el escalafón de tracción dijo que "había que seguir con el de los guardas".

El sindicato de tráfico realizó de inmediato un congreso de guardas y camareros, durante el cual se confeccionó un escalafón uniforme para todas las empresas que fué elevado a la consideración de las mismas por intermedio de la dirección general de ferrocarriles.

Posteriormente, se realizó otro congreso para confeccionar el escalafón general de tráfico y talleres, siempre con carácter uniforme para todas las empresas, mientras que se continuaban los trámites ante el ministro de obras públicas para exigir de las empresas la discusión de dichos escalafones por intermedio de la Confraternidad ferroviaria.

Para ello se celebraron varias entrevistas en el despacho oficial del ministro de obras públicas, conferenciando a la vez con el señor Eddy, gerente del F. C. Sur, en quien las demás empresas habían delegado la representación.

En una de estas entrevistas de la junta central con los representantes de las empresas, éstos manifestaron la imposibilidad de discutir los escalafones en conjunto, alegando para ello razones de diferencia económica entre las diversas compañías. Otro argumento dilatorio era el de "no tener confianza en la Confraternidad ferroviaria", desconociendo su calidad de entidad federativa de los sindicatos ferroviarios.

Apurados por nuestras notas para resolver definitivamente la cuestión, los gerentes expusieron ante el ministro de obras públicas, largamente, los argumentos de su negativa, quien a su vez llamó a la junta central en pleno para transmitirnos las objeciones de las empresas, celebrando al efecto una reunión en el despacho oficial el día 26 de diciembre último.

Concretó el ministro las objeciones en la siguiente forma:

Las empresas no quieren discutir directamente con la Confraternidad ferroviaria, sino con su personal.

Cada empresa discutirá por separado.

La Confraternidad no les merece confianza por su reciente fundación y por creer que está en manos de "agitadores profesionales".

Deseando dar una prueba de capacidad y de inteligencia para la defensa de los intereses de los ferroviarios y a fin de desvanecer los cuentos de "falta de responsabilidad" y de los "agitadores profesionales", la junta central convocó a una reunión plenaria de los tres sindicatos adheridos, donde se discutió tranquilamente la respuesta de las empresas, resolviéndose fijar las bases de nuestra contestación.

En ellas, se atiende especialmente al beneficio inmediato que puede suponer el entrar a discutir mejoras evidentes para los trabajadores ferroviarios, sin pararnos en pequeños motivos de detalle, más bien de importancia aparente que real.

Hemos concretado la respuesta, por intermedio del ministro de obras públicas, en la forma siguiente:

"De acuerdo a lo conversado en el despacho de V. E. sobre la respuesta de las empresas ferroviarias a nuestra solicitud de discusión del proyecto de escalafón para el personal de tráfico y talleres, nos complacemos en comunicarle que hemos reunido los cuerpos directivos de los sindicatos federados, quienes, conjuntamente con esta junta central, han considerado la situación, estudiando los puntos de vista de las empresas y la opinión benévola de V. E., habiendo resuelto someter a la consideración de las empresas por intermedio del señor ministro, las proposiciones que se detallan más adelante.

Hemos de permitirnos hacer observar a V. E. el espíritu de tolerancia y los deseos de llegar a una inteligencia que emergen de la resolución adoptada. Nos hemos preocupado de buscar una fórmula que satisfaga las aspiraciones de todos y creemos sinceramente haberla encontrado.

Nuestra resolución está encuadrada dentro de las observaciones que V. E. nos formuló. No hacemos exclusivismo de nombre ni de sistemas. Queremos que se discutan los escalafones y la reglamentación del trabajo y transigimos en adoptar el sistema de la discusión por ferrocarril.

Pero si nosotros estamos animados de la mejor buena voluntad y de los más firmes propósitos de llevar las cosas en orden y con la mayor conciencia, para la más perfecta defensa de los intereses de los trabajadores ferroviarios que representamos, también estamos dispuestos a no aceptar dilaciones ni argucias que sean obstáculo para que se llegue pronto a un resultado práctico y positivo.

Nuestra resolución es meditada, serena, encuadrada en los términos de la más alta transigencia. Quiere decirse que las bases que sometemos a la consideración de las empresas, por intermedio del señor ministro, son definitivas y como tal deben ser consideradas.

Hemos resuelto fijar como plazo para la respuesta hasta el día ocho del corriente mes a las diez y ocho, y si para ese día no tenemos contestación alguna, consideramos rechazada nuestra propuesta y lo comunicaremos a las secciones para adoptar la actitud que convenga.

Nuestra proposición concreta comprende cuatro puntos, que son los siguientes:

Primero — Discusión simultánea del escalafón entre el personal de todas las empresas, sin exclusión.

Segundo — Iniciación de las discusiones antes del quince de enero, con la intervención y bajo la fiscalización del gobierno.

Tercero — Los representantes obreros serán solicitados por intermedio de los sindicatos adheridos a la Confraternidad ferroviaria, a las secciones respectivas.

Cuarto — Las empresas abonarán a los delegados, durante todo el tiempo que dure la discusión, los jornales y extraordinarios y les facilitarán los pases correspondientes para su traslado al punto de discusión.

Queda sobreentendido que se concede a la junta central de la Confraternidad ferroviaria el derecho de asistir a las discusiones o de fiscalizarlas como convenga.

V. E. ha tenido oportunidad de juzgar el grado de sinceridad que nos anima y la conciencia de nuestra responsabilidad que tenemos. Con la misma sinceridad y conciencia con que exponemos nuestras argumentaciones, estamos dispuestos a defender la integridad de la organización gremial, si la falta de tacto o la incomprensión del momento en que vivimos — de amplias libertades y de progreso en la organización de la clase trabajadora — cegara a las empresas y quisieran llevarnos con su intransigencia a situaciones de las que nos apartamos, pero que no rehuimos y que estamos dispuestos a afrontar cuando sea necesario, con entereza y decisión.

Rogamos al señor ministro sea eficaz intérprete de nuestras aspiraciones ante las empresas y acepte nuestros saludos más distinguidos—Por la Confraternidad ferroviaria: E. Castelli, presidente — J. S. Basanta, secretario general."

Proseguimos con tranquilidad las gestiones inciadas, convencidos de que hemos de contar con el apoyo de las secciones y a la espera de lo que contesten las empresas, lo que os comunicaremos de inmediato.

Actitud de las Empresas

Réplica contundente de la Junta Central de la Confraternidad

Según los grandes diarios, siempre adictos y bien informados de las cosas de las empresas, éstas, antes que venciera el plazo señalado en la nota de la Junta Central de la Confraternidad, hicieron saber al ministro de obras públicas que no podían aceptar las condiciones propuestas por la Confraternidad para iniciar la discusión de los escalafones.

El ministro de obras públicas entiende que las manifestaciones verbales de los representantes de las empresas no pueden ser consideradas como respuesta definitiva a las proposiciones categóricas y concretas que, por su intermedio, formuló la Confraternidad Ferroviaria. A pesar de esta reserva ministerial, a Junta Central, teniendo en cuenta que los sofismas de las empresas habían sido divulgados por los grandes órganos de publicidad, estimó oportuna una amplia rectificación, lo que hizo por intermedio de la siguiente nota elevada al ministro de obras públicas y dada a la publicidad. A los argumentos de la J. C. no han contestado hasta ahora las empresas, y dudamos que lo hagan más adelante.

He aquí el texto:

"Buenos Aires, enero 11 de 1921. — Excmo. señor ministro de obras públicas, doctor D. Pablo Torello. — Casa de Gobierno. — Presente.

De nuestro mayor respeto:

En la sesión de la Junta Central celebrada ayer, el secretario general hizo presente los términos de la comunicación telefónica mantenida con V. E. y a pesar de la buena voluntad que nos anima y los deseos evidentes de atender las deferentes indicaciones de V. E., la Junta resolvió someter a la consideración del gremio ferroviario la falta de respuesta de las empresas ferroviarias a nuestra nota del 27 de diciembre ppdo., elevada por intermedio del señor ministro, teniendo en cuenta que la resolución fué tomada no por la Junta Central, sino por la totalidad del gremio, representado, a la vez que por nosotros, por las mesas directivas de los tres sindicatos adheridos: "La Fraternidad" (Tracción), Tráfico y Talleres.

Justifica nuestra actitud la desconfianza que nos merecen las empresas, quienes, a pesar de los buenos deseos de V. E. y de sus activas gestiones de concordia, parecen no querer sino la guerra, cuando nosotros damos el primer paso dentro del orden y de la legalidad. Esta desconfianza se basa, precisamente, en las publicaciones oficiosas de la prensa no obrera, en las que se diseña bien clara y terminante la contestación categórica y definitiva: no acceder a lo que pedimos, negando de hecho el reconocimiento de la entidad gremial y llevando a las largas la discusión de un asunto trascendental para los obreros ferroviarios, con los argumentos clásicos de que **es tarea muy ardua, de que no les merece fe la organización y de que ella está en manos de "agitadores profesionales".**

Tenemos, por fuerza, que entrar a rebatir los argumentos fundamentales que oponen las empresas a nuestra presentación, y lo haremos lo más brevemente que podamos, pero puntualizando y desvirtuando categóricamente algunas afirmaciones de los señores gerentes.

"Tarea compleja e imposibilidad de discutir simultáneamente. — Conociendo como todos conocemos la organización técnica de las empresas, interpretamos como un rasgo de modestia de los señores gerentes el afirmar que es "tarea compleja" discutir todas ellas simultáneamente, los diversos puntos del escalafón propuesto.

Tildamos de inocente esta declaración, por cuanto nosotros tenemos ya preparado un proyecto de escalafón perfectamente estudiado y, lo que es más notable del caso, que la mayoría de las empresas, por su parte, han formulado proyectos de escalafones para su personal, algunos de los cuales se pretende llevar a la práctica, "imponiéndolos", si no se aceptan por las buenas.

Nosotros queremos que se comparen esos diversos escalafones, que se discutan amplia y libremente, con representaciones genuinas de los trabajadores organizados y que se adopten, con la conformidad expresa y manifiesta de las partes interesadas, como ha ocurrido con el personal de tracción.

Hemos accedido, en principio, a que se discuta ferrocarril por ferrocarril, para que no se vea en nosotros una resolución hermética y terminante, aceptando provisionalmente la teoría de las empresas, de que hay diferencias económicas y técnicas en la explotación de las diversas líneas, que se oponen a que se adopte una medida general para todas las compañías. Accedemos a que sea el personal de cada ferrocarril el que discuta el escalafón propio y pedimos que se nombren las comisiones por intermedio de los sindicatos "responsables", adheridos a la Confraternidad ferroviaria.

Nuestros pedidos y nuestra actitud es lo más legalista y lo más formulista que puede pedirse. Además, no hay argumento serio en la falta de tiempo. Sólo hemos fijado plazo para la iniciación de las discusiones, sin fijar término ni duración a éstas. Falta tiempo ¿para qué? ¿Para que se nombren los delegados? Nosotros aseguramos a V. E. que las delegaciones obreras hubieran estado nombradas para el día 15, si las empresas hubieran contestado en el plazo marcado. En cuanto a la intervención del gobierno, está asegurada desde el primer día y creemos sinceramente que no precisa mucho tiempo de preparación, por cuanto nos consta que en las reparticiones respectivas ya hay un criterio formado y una orientación definida sobre estos asuntos. La representación de la empresa no exige grandes preparativos, sobre todo si se tiene en cuenta que el trabajo de ellas está adelantado, como lo hacen ver los escalafones ya preparados, a que aludimos más arriba. Lo que hace falta es querer entrar a discutir y eso es precisamente a lo que se niegan las empresas."

Pasemos al segundo punto.

Confianza que debe merecer la Confraternidad ferroviaria — Parece que las empresas quieren probar prácticamente la fuerza de la organización federativa de los gremios ferroviarios, al argumentar en la forma que lo hace.

En una carta-presentación, cuya copia acompañamos para que V. E. tenga más abundante material de información, expresábamos la forma en que se había constituído la Confraternidad ferroviaria y los anhelos y propósitos que la guiaban al iniciar sus relaciones con las empresas.

Explicábamos bien claramente que la constituían los sindicatos ferroviarios de tracción, La Fraternidad y los de tráfico y talleres, ex componentes de la Federación obrera ferrocarrilera.

El ingreso de La Fraternidad en la entidad federativa debería haber significado para las empresas la más sólida garantía de orden y de seriedad y un anuncio de que la táctica de lucha había cambiado, al menos en su aspecto ruidoso, si se quiere, para atender de lleno a las cuestiones prácticas, dentro de las normas correctas de la discusión serena y razonada. Las empresas no lo quieren comprender así...

Argumentaríamos hasta cansarnos sobre la importancia que significa el tener que tratar con entidades obreras serias y conscientes de su misión, como la Confraternidad Ferroviaria. Nos daría razón la práctica. Tan es cierto esto, que la moderna legislación obrera de todos los países se esfuerza en legalizar la situación de las entidades obreras, dándoles personería suficiente para hacer pesar la responsabilidad de sus actos, como lo han pretendido realizar en nuestro país diputados de varios grupos y hasta el mismo poder ejecutivo, en su proyecto que descansa olvidado en las carpetas de las comisiones del parlamento.

Para adquirir esa personería se precisa, ante todo, dar a conocer la capacidad de organización suficiente como para discutir con serenidad las cuestiones que atañen a los gremios representados y tener conciencia de la propia capacidad para adoptar resoluciones que emerjan de cada situación especial.

La Confraternidad Ferroviaria, como entidad federativa, sabrá cumplir con sus deberes para con sus federados, para con el país y para con las mismas empresas que se niegan a reconocerla, porque es una fuerza consciente capaz y ordenada.

Y en esto no puede haber duda, porque el pacto solidario no es hijo de una improvisación; las entidades federadas saben perfectamente cuál es su misión y cuáles son sus deberes y los cumplirán cuando la Confraternidad ferroviaria lo conceptúe necesario, siempre en defensa de los ataques, bien a la descubierta, que contra ella pretenden llevar las empresas.

El cuento de los "agitadores profesionales" — Argumento efectista y de poca consistencia, que la Confraternidad ferroviaria, por el propio prestigio, se va a ver obligada a desvirtuar ante el país.

Saben perfectamente las empresas, como lo sabe el señor ministro, que en los sindicatos obreros y en particular en los sindicatos ferroviarios, no hay tales agitadores profesionales.

El gobierno no ha tenido nunca a menos tratar con los secretarios de las organizaciones obreras ni con sus comisiones directivas, porque no se ha dejado impresionar por las acusaciones que han hecho los capitalistas en todos los casos.

Nosotros no podemos tolerar que se pretenda hacer aparecer al gremio ferroviario como tutelado por dos o tres hombres cuyas inspiraciones se siguen ciegamente. Es un punto que de una vez por todas hay que dejar bien sentado. Una organización como la nuestra, que comprende en su seno a tan-

Reunión plenaria

Por unanimidad la junta central y los cuerpos directivos de los sindicatos acuerdan el trabajo a reglamento.

El día 14 del corriente, obedeciendo a una convocatoria de la Junta Central, se reunieron en la secretaría de los sindicatos de Tráfico y Talleres los cuerpos directivos de los tres sindicatos, juntamente con la Junta.

El camarada Castelli hizo presente que el objeto de la reunión era el de fijar la actitud del gremio ante la actitud intransigente de las empresas. Expuso, además, con amplitud de detalles, las diversas gestiones realizadas.

El camarada Basanta completó los informes del presidente, dando lectura de diversas comunicaciones.

Terminada la parte informativa, inicióse de inmediato la discusión. En el curso de ésta se puso de manifiesto que entre los miembros de los tres sindicatos y la Junta Central existía una perfecta unidad de miras. Todos coincidieron en reconocer la necesidad de una acción enérgica, porque de otro modo la tolerancia se convertiría en debilidad.

Como los compañeros de los sindicatos manifestaron que el trabajo a reglamento sería medida más que suficiente para hacer deponer a las empresas su intransigente actitud, el camarada Firpo propuso se adoptara dicha medida y que, a la vez, se facultara a la Junta Central para que fije la fecha de su aplicación (la que debe ser en el curso de este mes) y encargar a la misma comunique a las secciones las instrucciones necesarias para el mejor éxito de la lucha. Esta proposición fué aprobada por unanimidad.

En estos días las secciones recibirán las comunicaciones del caso con las instrucciones pertinentes.

En la misma reunión se estudió la situación creada en el Central Córdoba y en los ferry-boats — cuyo personal está aún sin reincorporar — y se adoptaron las resoluciones que se registran en lugar aparte.

Con verdadera satisfacción haremos constar que estas dos últimas resoluciones fueron adoptadas también por unanimidad.

La unidad — que muchos creían ver sólo en el papel — existe en los hechos. La lucha que se iniciará en breve ha de constituir la demostración definitiva del valor de la misma.

tos miles de trabajadores y que tiene intereses tan complejos e importantes que defender, precisa su organización burocrática, como máxima demostración de orden y de capacidad administrativa. Así como las empresas buscan para esos puestos a personal competente y práctico, nosotros empleamos a hombres capaces de organizar una oficina, de contestar la correspondencia y de interpretar los pensamientos y las aspiraciones de las juntas directivas. Son hábiles y honrados empleados que cumplirían en la misma forma en un escritorio capitalista. Su misión es limitada: obedecen a lo que se les manda y lo que ejecutan no lo hacen por cuenta propia, sino porque lo han resuelto los cuerpos directivos. Estén tranquilas a este respecto las empresas: no son ni Rosanova, ni Kogan, ni Baliño, ni Basanta quienes "orientan" y "dirigen" al gremio; somos los propios trabajadores ferroviarios que, con nuestra conciencia de clase y en defensa de nuestros propios intereses, tomamos las resoluciones del caso y asumimos la responsabilidad de nuestros propios actos.

Esto lo saben las empresas de sobra. Afirmamos que con secretarios o sin ellos somos capaces de cumplir con nuestros deberes y de ejecutar las resoluciones de los congresos.

El gremio ferroviario es el que pide la discusión del escalafón. El país va a saber a su tiempo, para que la opinión se percate de los hechos conscientemente, quiénes son los agitadores profesionales, si las entidades obreras que aspiran a desarrollar sus gestiones dentro del orden y de la legalidad o las empresas ferroviarias que se niegan a discutir razonadamente, sembrando el descontento en el campo obrero.

Lo que ocurre es que ha llegado el "momento difícil" a que se refería Mr Eddy en la discusión del escalafón del personal de tracción. Decía textualmente, de acuerdo con la versión taquigráfica:

"...Hay que contemplar la situación en que quedarán las empresas frente al demás personal, que habrá también que mejorarlo de sueldo, si no se quiere afrontar una situación difícil".

Precisamente nosotros pugnamos por evitar ese momento difícil y aspiramos a que se suavicen las asperezas y a que todo se desarrolle dentro de la más posible armonía. Las empresas no lo quieren y a nadie pueden culpar de ello sino a su propia intransigencia.

Dejamos perfectamente establecida nuestra situación en esta emergencia y aclaradas algunas cuestiones que convenía dilucidar.

Hemos cumplido con nuestro deber, dirigiendo las tramitaciones con altura y serenidad. Así como los señores gerentes dependen para sus resoluciones de los capitalistas cuyos directorios residen en el extranjero y ante quienes tienen que rendir cuentas, de la misma forma nosotros dependemos y debemos dar cuenta de nuestros actos a los obreros ferroviarios que residen en la Argentina.

Damos por terminada nuestra misión y ahora nuestros camaradas del gremio ferroviario procederán como mejor convenga. Así lo han resuelto los tres sindicatos y esta junta central."

Aprovechamos la oportunidad para expresar a usted nuestra más alta consideración.

Por la Confraternidad Ferroviaria.—

Enrique Castelli,
Presidente.

José S. Basanta,
Secretario general.

ALGUNAS INDICACIONES PRACTICAS

La inmensa mayoría de los ferroviarios conocen perfectamente las disposiciones reglamentarias, ya que por su inobservancia muchas veces habrán sufrido castigos. A pesar de esto, como en estos días debe trabajarse a reglamento con objeto de obligar a las empresas a tratar el escalafón, nos parece conveniente hacer al respecto algunas indicaciones, que si los camaradas las tienen en cuenta, han de contribuir al triunfo de nuestras aspiraciones.

Antes de ocuparnos de las disposiciones reglamentarias propiamente dichas, que deben ser aplicadas con el mayor rigor, haremos algunas indicaciones de carácter general a los efectos de disipar las dudas que pudieran haber.

¿Qué se entiende por trabajo a reglamento? — Se llama trabajo a reglamento aquel que se efectúa con la mayor lentitud posible y ciñéndose estrictamente a las disposiciones reglamentarias. Cuando este método de lucha se aplica en fábricas o talleres, cuyo trabajo no está regido por una compleja reglamentación, como ocurre con el servicio ferroviario y los demás servicios públicos, ese mismo procedimiento toma el nombre de sabotaje, obstruccionismo o huelga de brazos caídos.

Por esta definición, se comprende que trabajar a reglamento significa hacerlo de manera tal que el trabajo personal produzca a la empresa el menor provecho posible. Para conseguir este resultado, sólo hace falta carácter, voluntad y firmeza.

Decimos esto, porque no falta quienes afirman no poder cooperar al trabajo a reglamento en virtud de desconocer la reglamentación o por no estar reglamentado el servicio que realizan.

Todos pueden, en cambio, cooperar, ya que no hay trabajo alguno que no pueda hacerse con más lentitud, peor o mejor de lo que se hace habitualmente. Si trabaja a reglamento coopera, pues, el lavacoches que realiza su labor con parsimonia y esmero, el revisador de vehículos que lleve a cabo una revisación paciente y concienzuda, el peón de plataforma que no corra aún cuando así lo exijan los superiores, los telegrafistas que hagan las transmisiones con el cuidado que la importancia y delicadeza de los despachos requieran, el pesador que en cumplimiento de su obligación se cerciore bien del peso, los boleteros que cuenten el dinero sin apresuramiento, los jefes, los auxiliares, apuntadores, el guarda o maquinista que revisen con la proligidad debida el tren y la locomotora o se rehusan a salir cuando éstos no reunan las condiciones de seguridad que determina la reglamentación general.

Es, pues, evidente, que todos los obreros y empleados pueden cooperar a esta lucha. El peón trabajando despacio, el empleado con recordarse que es humano y que, como tal, debe cometer errores.

Así como la huelga tiende a demostrar el valor de la fuerza de los trabajadores, inmovilizando la producción, el trabajo a reglamento — que es también un método de lucha — tiende a demostrar al capitalismo que, para proseguir con éxito su obra, necesita contar con la buena voluntad de los obreros y empleados.

Disposiciones legales. — Hecha la salvedad de que aun sin reglamento puede trabajarse a reglamento, vamos a referirnos a las disposiciones legales existentes, cuya aplicación coadyuvará a nuestro propósito. En primer lugar, advertimos que todas las empresas ferroviarias de carácter nacional están sujetas a la ley número 2873, denominada Ley general de ferrocarriles.

El artículo -2 de la citada ley, dispone que "la formación y marcha de los trenes se ajustará a los reglamentos que dicte el poder ejecutivo, en los cuales se establecerá especialmente el personal de cada tren, el número y clase de sus vehículos y el orden de su colocación; el número y sistema de frenos; las señales y avisos; el sistema de comunicaciones entre el maquinista, los empleados del tren y los pasajeros; la velocidad máxima y mínima que han de llevar los trenes; aparatos y útiles que debe llevar cada tren para los casos de accidente y el sistema de alumbrado de los trenes".

Los reglamentos a que alude esta disposición, son los que se conocen por reglamentación general de los ferrocarriles, dictado el 1884 y los decretos referentes a la reglamentación del trabajo del personal, dictados por el actual poder ejecutivo, los que todos los camaradas conocen por haberlos editado en folleto nuestra organización. Pero antes de entrar a examinar las disposiciones reglamentarias a las cuales según el precitado artículo 12 de la ley general, debe ajustarse la marcha y formación de los trenes, nos parece sumamente conveniente señalar lo que la misma ley dispone sobre el cumplimiento de sus disposiciones, ya que así se destruye la reciente y peregrina tesis de la Dirección general de ferrocarriles, por lo cual se pretende negar al personal el derecho de exigir el cumplimiento de las disposiciones legales.

Al contrario, el personal está imperativamente obligado al cumplimiento de la ley. El artículo 80 de la misma — cuyo texto transcribimos a continuación — no deja lugar a la menor duda. He aquí lo que dispone:

"Los directores, administradores, **empleados,** depositarios, arrendatarios, **agentes y demás personal** que obren a nombre de la empresa, serán considerados culpables por las infracciones a esta ley, sea que las ejecuten individual o colectivamente, o que induzcan o cometan algo prohibido o declarado ilícito, u omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto o multa de cien a mil pesos."

Demostrada la obligación de las empresas de ajustarse a la ley y el deber de los empleados de exigir su cumplimiento, vamos a referirnos al reglamento general.

Disposiciones que deben aplicarse. — El reglamento general de ferrocarriles, es conocido por todo el personal y es especialmente por el de los departamentos de tráfico y tracción. El artículo 4, de dicho reglamento, exige terminantemente ese conocimiento a todo empleado antes de entrar al servicio. Por lo demás, el que no estuviera al tanto, puede ponerse al corriente en término de pocas horas, leyendo dicho reglamento. Los artículos, por otra parte, que más conviene tener en cuenta y hacer cumplir estrictamente, son los siguientes: 4, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 28, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 48, 49, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 67, 68, 69, 72, 76, 78, 79, 80, 81, 84, 102, 106, 107, 108, 110, cuya observancia estricta recomendamos al personal de máquinas, trenes, estaciones, playas y señales. En lo que respecta a las horas de trabajo conviene ajustarse a los decretos de 11 de octubre y 21 de noviembre de 1917.

Servicio de maniobras. — El artículo 40 del reglamento general, dispone que las maniobras se hagan con el mayor cuidado. Es, pues, conveniente que los camaradas que intervienen en esas peligrosas operaciones, en las cuales a cada instante ponen en peligro su vida, procedan — como ordena el reglamento — con el mayor cuidado. Aparte de esto, los maquinistas, cambistas y capataces, en el servicio de maniobras **deberán ajustarse estrictamente a lo que dispone el reglamento interno de cada empresa,** que al respecto, son más prolijos y explícitos que el reglamento general

No debe hacerse enganche alguno mientras los vagones estén en movimiento. Al proceder de esta manera cooperan al propósito que se persigue, a la vez que defenderán los camaradas cambistas su propia vida. Porque deben saber que en caso de accidente, según disponen los artículos 130 y 131 del decreto reglamentario de la ley de accidentes del trabajo, el patrono u empresa queda exento de toda responsabilidad cuando se comprueba que el accidente se debe a una infracción de los reglamentos del trabajo.

Control. — El personal de máquinas y de trenes, antes de permitir la salida, deben comprobar la existencia de los útiles siguientes, que según el artículo 67 del reglamento, son los que por lo menos debe llevar todo tren: "En las locomotoras, además de las herramientas, del maquinista, dos gatos, una barreta, un balde, una pala, dos faroles de mano, una lámpara antorcha, dos banderas de señales, petardos y maderos de calzada. En el furgón: dos banderas de señales, dos faroles de costado, uno de cola, uno de mano a tres luces, una soga, maderos de calzada, un gato de madera, un botiquín y una camilla plegadiza, un aparato portátil de telégrafo, teléfono u otro medio de comunicación con las estaciones y una bicicleta de vía."

A los guardaencomiendas, también se les encarece cumplir estrictamente con su deber, es decir, revisar prolijamente cada bulto, ver si están debidamente rotulados y si el destino corresponde al tren. Esta operación demorará un tanto la salida, pero la revisación resultará a maravilla, ya que, al decir del adagio, "nunca resultan bien las cosas apresuradas'.

Personal adventicio. — En previsión de que alguna empresa pretenda suspender personal y reemplazarlo con adventicios, recordamos a los compañeros los términos del artículo 4 del reglamento general, a fin de que ajustándose a él, no permitan que personas incompetentes suplanten a los compañeros conscientes. La parte pertinente de dicho artículo dice lo siguiente: "Los jefes respectivos (y los maquinistas y guardas, para el caso son tales), tendrán la obligación de cerciorarse de que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos e instrucciones en vigencia, **pues en caso contrario una parte de la responsabilidad recaerá sobre ellos!!**

La aplicación del trabajo a reglamento en el Central Argentino y Central Córdoba.

LOS RESULTADOS OBTENIDOS

En otro lugar, se informa que la junta central de la Confraternidad reunida en pleno con los cuerpos directivos de los Sindicatos de Tracción, Talleres y Tráfico, han acordado el trabajo a reglamento en todos los ferrocarriles. Es por este motivo, sumamente interesante, poder ofrecer una demostración práctica del valor realmente excepcional de ese procedimiento de lucha, que dentro de pocos días ha de tener su más amplia aplicación. Las crónicas que insertamos más adelante, permitirán sorprender al menos perspicaz de los resultados probables, por no decir seguro, de la próxima lucha.

La actitud de la empresa del Central Argentino — la cual conoce por experiencia la eficacia del método, ya que aparte de su aplicación reciente por parte de Villa María, Río Cuarto, Córdoba, etc. —, conoce la aplicación en grande escala, ya que en sus líneas fué donde primero se aplicó el nuevo método con motivo de aquella famosa modificación de la reglamentación referente al servicio sin diagrama, o sea la famosa circular 15 de la Dirección general de ferrocarriles — la actitud de esa empresa que, como se verá por la crónica que sigue, satisface los deseos del personal para conjurar el trabajo a reglamento, es la que tendrán que adoptar todas las empresas ferroviarias. Y si no se apresuran a hacerlo antes que la resolución de los cuerpos centrales se materialice, tendrán que hacerlo a los pocos días.

La experiencia de la Compañía General — uno de los ferrocarriles de escaso tráfico — parece que no permite abrigar la menor duda. Los hechos, con su elocuencia, harán comprender a los más tozudos y recalcitrantes que ya no es posible desoir el clamoreo del personal.

En el Central Argentino

TRIUNFO DE LOS CAMARADAS DE ROSARIO

Con el fin de imponer solución a una cantidad de asuntos provocados por la empresa del Central Argentino, que desde hace ya mucho tiempo venía tomando represalias incalificables con una parte del personal más activo en las filas de nuestra organización, y considerando esta sección que las prolongadas tramitaciones "amistosas" no daban resultado alguno y que no existían, por otra parte, probabilidades de llegar, por este medio, a solucionar estos asuntos satisfactoriamente para la organización y los compañeros afectados, en la asamblea general efectuada el día 12 de diciembre ppdo. resolvió confeccionar un pliego de condiciones y emplazar a la empresa para que diera solución a los asuntos pendientes antes del día 24 a las 12 horas, hora ésta en que, de no mediar la solución, se aplicaría el trabajo a reglamento.

Esta resolución fué comunicada de inmediato a los comités centrales, quienes se abocaron al estudio del asunto con la rapidez que el caso requería, acordando consultar a las demás secciones para coordinar la acción; al mismo tiempo dieron éstos intervención a la Junta Central de la Confraternidad, a fin de que ésta procurara la solidaridad del personal de tracción para la aplicación del obstruccionismo, o sea, el trabajo a reglamento en todas las líneas del Central Argentino.

A la consulta que los comités de tráfico y talleres hicieron a las secciones del precitado ferrocarril, por medio de la circular especial que hemos publicado en el número anterior de EL OBRERO FERROVIARIO — preguntándoles si estaban dispuestas a aplicar el trabajo a reglamento y en qué condiciones lo harían, todas ellas respondieron de inmediato y afirmativamente a nuestro llamado; pero, afortunadamente, no hemos tenido necesidad de poner en práctica la resolución tomada, ya que las empresas, cuando de salvar sus intereses se trata, no acostumbran a permanecer indiferentes ni a perder tiempo.

Así fué cómo antes de vencer el plazo fijado, olvidando su acostumbrada intransigencia, los representantes locales del C. A. llamaron a la comisión, a la que pidieron se dejara sin efecto la resolución de trabajar a reglamento, por cuanto la empresa estaba dispuesta a discutir y a dar solución a los asuntos que habían dado margen a dicha medida. En vista de esto, una asamblea acordó postergar la aplicación del trabajo a reglamento hasta el 31 de diciembre, a fin de que hubiera tiempo para discutir los asuntos con la empresa.

En cumplimiento de esto, el día 27 de diciembre ppdo., una comisión compuesta por los camaradas **J. L. Wilhelm, Eduardo Cuello, F. Macarrone, E. Lamberti, J. C. Brizuela, J. Quinteros** y **J. P. Tapié,** vino a ésta a iniciar la discusión de los asuntos con los representantes de la empresa, señores **D. M. Mac Rae, C. F. Sampson, V. Aranzabal, I. Harding** y **J. Garriga.**

El debate entre los representantes obreros y de la empresa comprendió todos los asuntos contenidos en el petitorio. De todas las discusiones se labraron actas y las proposiciones, tanto una parte como otra, las formulaban por escrito, a los efectos de evitar malentendidos y torcidas interpretaciones.

Nuestros camaradas — como se comprueba con una comparación de lo que se pedía y lo que se obtuvo — han obtenido una completa victoria, ya que casi todos los asuntos fueron resueltos — si no en la forma pedida — por lo menos satisfactoriamente.

La discusión fué amplia y prolija, y se prolongó durante cinco días, esto es: hasta el 31 de diciembre, llegándose a las siguientes conclusiones, que debieron ser sometidas a la consideración de una asamblea general del personal para su definitiva aprobación:

La empresa del C. A., por lo visto, sabe aprovechar la experiencia propia y ajena. En esta ocasión ha dado prueba de un espíritu de tolerancia y de justicia, con lo cual ha defendido de un modo eficaz sus propios intereses, ya que evitóse un conflicto de graves consecuencias.

Ahora, para facilitar a los compañeros la formación de una idea exacta de la victoria obtenida por los camaradas de Rosario, damos a continuación, por orden, lo que se solicitaba y obtuvo en cada caso.

LO QUE SE PEDIA

TRAFICO

He aquí sintéticamente expuesto todo lo que solicitaban los camaradas de Rosario:

Reposiciones

1o. **E. V. Fava** — A su puesto en Control Local Rosario, previo pago de la indemnizacin que le corresponde por los relevos en categorías superiores efectuados entre el 1o. de julio de 1918 al 30 de noviembre de 1919.

Reconocimiento del sueldo de $ 265 mensuales que le correspondía desde el 1o. de diciembre de 1919; más los aumentos de $ 20 desde el 1o. de febrero y otro de $ 25 desde el 1o. de junio del año en curso liquidándole las diferencias percibidas de menos y todo el tiempo transcurrido sin prestación de servicio por el presente entredicho, de acuerdo a lo que antecede.

Reembolso de gastos de pasajes y hospedaje efectuados del 3 al 6 de septiembre último por su presentación a la Dirección General de FF. CC. (Represalias por su participación principal en las reclamaciones ante la D. G. de FF. CC. hasta obtener de la empresa acatamiento de las disposiciones del art. 2o., inciso a) del decreto del 11 de octubre de 1917 sobre reglamentación del trabajo ferroviario. Por su activa participación en las organizaciones gremiales y por ocupar el cargo de secretario general del Sindicato de Oficinistas y Anexos del F. C. C. A. Rosario, desde el 6 de febrero del año en curso.)

2o. **Fco. Maldonado** — Al puesto de guarda pasajeros en la estación Rosario C. Actualmente ocupa el puesto de apuntador en Empalme Cadenas.

(Despedido el 23|1|12 por su participación activa en la organización. Reincorporado el año 1918 como apuntador).

3o. **Juan Stieglmann** — Al puesto de señalero. Despedido por reducción de personal el 24 de noviembre de 1914. (Despedido pretextando reducción de personal pero el motivo verdadero fué por nacionalidad alemana).

4o. **Nicolás Dileonardo.** — Al puesto de guarda-carga. Despedido el 12 de enero de 1919. (Represalías por su participación activa en el movimiento de enero de 1919).

5o. **Victorio Valarella** — Al puesto de guarda carga, actualmente ocupa puesto sereno. (Acusado supuesto delito de hurto. Sin pruebas).

6o. **Luis Pasculli** — Al puesto de palanquero. Actualmente ocupa puesto de peón de cargas. (Idem. ídem.)

7o. **Fco. Orsi** — Al puesto de guarda encomienda previo pago de todo el tiempo transcurrido sin prestación de servicio; desde el 17 de septiembre de 1920. (Se encuentra suspendido, tratando la superioridad de rebajarlo a palanquero pretextando servicio deficiente).

8o. **A. del Arco** — Auxiliar de la estación Fco. Paz, a su puesto, más el pago del tiempo transcurrido sin prestar servicio desde el 12 de noviembre de 1920 fecha que se le manifestó quedaba a órdenes. (Rehusan reincorporarlo, exigiéndole sobreseimiento definitivo de un juicio que tiene en tramitación).

9o. **Fco. Guriatti** — Peón de plataforma de estación C. de Bustos. A su puesto o traslado a estación Ceres en calidad de peón con sueldo no inferior a $ 105 mensuales y previo pago de todo el tiempo que la empresa lo considera cesante y pago además, del viático de traslado en este último caso. (Arbitrariedades de la superioridad).

VIAS Y OBRAS — SEÑALES

10. **M. Vázquez Curto** — A su puesto de carpintero despedido en enero de 1919. (Represalías por causa movimiento huelguístico).

11. **Dgo. Botto** — A su puesto de albañil de estación Pérez y pago de todo el tiempo transcurrido sin prestar servicio desde el 1o. de noviembre del año en curso y efectividad en el puesto. (Después de nueve meses de servicio fué despedido por haber solicitado su efectividad de acuerdo a ley 10659 art. 3o.)

12. **Felipe Jumento** — A su puesto de albañil de estación Pérez y pago de todo el tiempo transcurrido sin prestar servicio desde el 1o. de noviembre del año en curso y efectividad en el puesto. (Después de nueve meses de servicio fué despedido por haber solicitado su efectividad de acuerdo a ley 10650 art. 3o.)

TRAFICO

Readmisiones

13. **Carlos Espinosa** — A su puesto, peón de plataforma en estación Rosario Central. — Dado de baja por enfermo.

14. **Generoso Santoro** — A su puesto, peón de estación Arroyo Seco. Despedido por reducción de personal el 23 de abril de 1916.

15. **Martín Donnet.**—A su puesto, palanquero de estación Rosario Norte, exonerado el 24 de marzo de 1916.

16. **Honorato Sosa.**—Auxiliar de estación Carcarañá a su puesto, fué despedido el 21 de junio de 1918. (Inculpado de choque de trenes).

17. **Fernando Cimino** — A su puesto, peón de cargas central. Despedido el 1o. de mayo de 1919. (Despedido el 1|5|19 por no satisfacer a la empresa el certificado de identidad presentado).

Vestuario en general

18. **Uniformes e impermeables** — Para todos los porteros y serenos de Rosario y estaciones de la línea sin distinción.

19. **Impermeables** — Para los auxiliares, encargados inspectores y apuntadores de playas.

20. **Impermeables y sobretodos** — Para el personal de Rosario y estaciones de la línea, que presta servicio a la intemperie.

21. **Serenos** — Provisión de farol-linterna y establecimiento de garitas higiénicas, en sitios adecuados de cada sección de vigilancia.

Servicio de ocho horas

22. **Estación Pérez** — Para todo el personal sin distinción.

23. **Guardabarreras** — De calles Gaboto, San Martín y Rioja. Para todo este personal sin distinción.

OUTDOOR

24. **Donato Crespo** — Engrasador de estación Rosario Este, servicio de ocho horas, pago de gastos su transferencia de V. María y pago de viáticos y horas extras trabajadas.

TRAFICO

Varias

25. **Miguel Serrano** — Guardabarrera calle Río Bamba estación Rosario Este, servicio de 12 horas y pago de las tres horas extras diarias de exceso que viene prestando hasta el resente. (En la actualidad presta quince horas diarias de servicio).

26. **Cabin 5 Rosario** — Un ayudante de señalero efectivo en cada turno, los que no deberán ser removidos para efectuar relevos. (Actualmente sólo dispone de ayudante un turno.)

VIAS Y OBRAS — SECCIONAL

27. **José Balbi** — Albañil. Pago de los viáticos reglamentarios y de las horas extras trabajadas desde el 13 de mayo al 31 de julio de 1920 en estación Perez y desde esa fecha en adelante en la línea. (Se le ofrece viático de $ 1.40 diarios, debiendo ser de $ 2.40.

28. **E. Pouzo** — Albañil. Pago de los viáticos reglamentarios y de las horas extras trabajadas desde el 13 de mayo en estación Pérez. (Se le ofrece viático de pesos 1.40 diarios debiendo ser de $ 2.40).

29. **Angel Faleroni** — Pago de sus haberes desde el 11 de septiembre hasta el 15 de noviembre del corriente año, que permaneció a órdenes del señor gerente de Tráfico en estación Río Cuarto.

30. **F. Lavallen** — Igualdad de sueldo con los demás empleados de la oficina despachantes de trenes.

31. **Nazareno Pelliccioni** — Cambista de Empalme Central. Liquidación inmediata de sus haberes como accidentado desde el 28 de septiembre al 27 de octubre inclusive. (Aún no consigue estos haberes a pesar de sus insistentes gestiones ante el jefe de personal).

32. **José Troché** — Peón de plataforma en Rosario Norte. Su reposición al puesto de palanquero.

33. **Patricio Rearte** — Peón de plataforma en Rosario Norte. Su reposición al puesto de palanquero.

34. **Fco. Rossi** — Reposición a señalero relevante a órdenes, rebajado el 13 de agosto de 1915.

35. **José Rosso** — Señalero de cabin 16 Rosario — Igualdad de sueldo con los restantes de ese cabín.

36. **E. Tripoldi** — Sereno en Rosario Este, su reposición al puesto de palanquero, donde fué rebajado el 15 de noviembre de 1916.

VIAS Y OBRAS — TELEGRAFO

37. **Guarda-hilos de Rosario** — Debe abonarse el trabajo de sobre tiempo, de acuerdo a la reglamentación respectiva.

38. **Pedro Lizoni** — Capataz cambista de Empalme Cadenas. Pago de los días que estuvo sin trabajar desde el día que recobró su libertad.

39. **José Peralta** — Cambista de Empalme Central. Pago de los días que estuvo sin trabajar desde el día que recobró su libertad.

40. — **Traslado del empleado Lanzani de las playas de Rosario.**

41. **Uniformidad de sueldos** — A todo el personal de cambistas.

42. **Pases de primera clase** — Para todo el personal sin distinción en uso de licencia.

43. **Efectividad** — Para todo el personal sin distinción, que se encuentre dentro de los términos que establece la ley 10659 artículo 3o.

44. **Francos semanales** — Para todo el personal sin distinción, con goce de sueldo.

45. **Leopoldo Laborde** — Guarda encomienda estación Rosario Norte. Debe correr en su puesto.

46. **H. Milovich** — Palanquero de Rosario Norte, debe correr en su puesto.

47. **Liquidación mensual** — De los haberes correspondientes al personal accidentado.

TRAFICO

Reconsideraciones

48. **Tomás Duarte** — Telegrafistas en estación Rosario Norte. Destituído el 9|2|917.

49. **Martín Rodríguez** — Señalero en estación San Lorenzo. Destituído el 15 de enero de 1919.

50. **David F. Morsillo** — Guarda-encomiendas en Rosario Norte. Destituído en noviembre de 1919.

51. **Pedro Farías** — Capataz serenos estación Parada. Destituído el 15 de julio de 1919.

52. **Guillermo Aguilar** — Cambista en estación San Nicolás. Destituído el 21 de marzo corriente año.

53. **Bautista Bellardi** — Palanquero estación Rosario Norte. Destituído el 25 de octubre de 1915. (Inculpado causar incendio furgón por uso indebido calentador.)

54. **Francisco Marino** — Peón de galpón cargas Norte. Destituído el 30 de noviembre de 1919.

55. **Ramón Mansilla** — Peón de galpón cargas central. Destituído el 23 de julio de 1920. (Acusado de hurto).

56. **Bernardo Martín** — Peón de galpón cargas central. Destituído.

57. **Héctor Vieyra** — Peón de plataforma estac. Rosario C. Rebajado en el año 1916 de guarda encomiendas.

58. **Nicolás Bazán** — Cambista en Rosario. Destituído el 1o. de marzo del corriente año.

59. **Juan Angel Molina** — Palanquero en estación Vdo. Tuerto. Destituído en abril de 1918.

60. **Francisco Romano** — Capataz cambista de Balanza Nueva. Destituído el 29 de febrero de 1919. (Inculpado de sustracción).

61. **Antonio Trivisonno** — Guardacarga en estacin Rosario C. Destituído el 23 de agosto de 1915. (Acusado de conducir pasajeros sin boleto).

62. **Alejandro Selago** — Al puesto de guarda encomiendas en Rosario C. Su reposición. Presta servicio en la actualidad en estación Colegiales de entregador.

63. **Ezequiel Castillo** — Cambista en estación Parada. Destituído el año 1919. (Acusado haber negociado boleto privilegio).

LO QUE SE OBTUVO

1.—**Ernesto V. Fava.** — Este compañero vuelve a ocupar su puesto en la oficina Control Rosario, con el mismo sueldo que tendría si no hubiera sido separado del servicio, o sean, $ 275 mensuales.

2. **E Francisco Maldonado.** — Este camarada, de acuerdo a lo solicitado, volverá, desde el 1o. de enero de 1921, a ocupar el puesto de guarda 1o. de pasajeros.

3.—**Juan Stigliman.** — Vuelve a ocupar su puesto con el sueldo que le correspondería si hubiera continuado en servicio.

4.—**Nicolás Delconardo.** — Vuelve a ocupar su puesto.

5 y 6. — **Victorio Vallarello y Luis Pasculli.** — Desde el 1o. de enero actual vuelven a ocupar sus puestos.

7. — **Francisco Orzi.** — Vuelve a ocupar el puesto de guardaencomienda, previo pago de los días de suspensión.

8. — **A. Del Arco.** — Vuelve desde ya al servicio.

9. — **Francisco Turletti.** — Toma servicio como peón en Rosario con $ 114 mensuales.

10. — **Manuel Vázquez Curto.** — Le dan servicio en Retiro, con la condición de que si éste no aceptara, debe dársele ocupación con el mismo sueldo que si hubiera permanecido en servicio, en Rosario, antes del 15 de enero de 1921.

11 y 12. — **Domingo Botto y Felipe Jumento.** — Toman servicio inmediatamente en carácter de efectivos.

13. — **Carlos Espinosa.** — Toma servicio en Rosario.

14. — **Generoso Santoro.** — Toma servicio en Rosario.

15. — **Martín Donnet.** — Toma servicio como palanquero en Rosario Norte.

16. — **Honorato Sosa.** — Toma servicio en un puesto con el sueldo que corresponde si hubiera continuado en servicio de auxiliar.

17. — **Fernando Cimino.** — Toma servicio en su puesto de peón, en Rosario Cargas.

18, 19, 20, 20a — Antes del 15 de enero de 1921, la empresa concederá lo que pide el personal.

21. — Se acuerda la provisión de faroles y linternas y garitas para todo el personal que tiene que cuidar puertas y barreras.

22. — **Estación Pérez.** — Se establece el horario de 8 horas para todo el personal, conforme a lo solicitado.

23. — **Guardabarreras.** — Se concede el horario de 8 horas para este personal, de acuerdo al pedido.

24. — **Donato Crespo.** — Se concede la jornada de 8 horas de servicio diarias.

25. — **Miguel Serrano.** — Solucionado de acuerdo al pedido de la comisión.

26. — Se concederá ayudantes señaleros para las cabinas 4 y 6; para el resto, se estudiará a fin de suplirlos antes del 31 de enero de 1921.

27 y 28. — **José Balbi y E. Ponzo.** — Sin solución.

29. — **Angel Falcroni.** — Se acuerda se le abone sueldo desde el 11-9 al 15-20, tiempo que estuvo a órdenes.

30. — **Florentino Lavallen.** — Se resolverá antes del 31 de enero.

31. — **Nazareno Pellicioni.** — Solucionado de acuerdo al pedido.

32. — **José Troche.** — Se le nombrará palanquero antes de tres meses.

33. — **Protacio Rearte.** — Nombrado palanquero.

34. — **Fco. Rosso.** — Se le concederá el puesto de señalero relevante en la primera vacante que se produzca.

35. — **José Rosas.** — Se arregla de acuerdo, desde el 1o. de enero de 1921.

36. — **Enrique Tripoldi.** — Nombrado palanquero.

37. — Se le abonará a los guardahilos de Rosario el sobretiempo en igual forma que en los otros departamentos.

38. — **Pedro Lizoni.** — Tomó servicio en su puesto.

39. — **José Peralta.** — Idem.

40. — **Traslado Landoni.** — Se resolverá como corresponde.

41. — **Uniformidad de sueldos.** — Tendrá afectividad desde el 1o. de enero de 1921.

42. — Tomado nota de este pedido que está en estudio.

43 y 44. — Se resolverán favorablemente.

45 y 46. — Solucionados de acuerdo.

47. — De acuerdo.

48. — **Tomás Duarte.** — No se hace lugar a la readmisión por haberse comprobado la adulteración de un boleto.

49. — Será readmitido al servicio una vez presente un documento del juez absolviéndolo.

51. — **Pedro Farías.** — Tomará servicio nuevamente.

52. — **G. Aguilar.** — Readmitido como cambista en la sección Ceres.

53. — **Bautista Bellardi.** — La empresa se compromete a darle empleo si éste lo solicita.

54. — **Francisco Mariño.** — Debe solicitar empleo al superintendente de Rosario.

55. — **Ramón Mansilla.** — Readmitido como sereno en Rosario.

56. — **Bernardo Martín.** — Readmitido como sereno.

58. — **Nicolás Bazán.** — Readmtido al servicio.

60. — **Fco. Romano.** — Se le dará otra oportunidad como cambista.

63. — Debe solicitar empleo de cambista al señor superintendente divisional.

Para constancia de los acuerdos que anteceden, tomados entre los representantes del personal y la empresa, se labró el acta que transcribimos:

"Buenos Aires, diciembre 31 de 1920 —Se levanta esta acta para dejar constancia de que, habiéndose reunido los representantes de la empresa y del personal de Rosario que firman abajo, los días 27, 28, 29, 30 y 31 de diciembre de 1920, para deliberar sobre asuntos que motivaron la carta del 19 de diciembre de 1920, dirigida al señor S. F. Sampson, superintendente divisional de Rosario, por los siete firmantes, se ha llegado a los acuerdos que se consignan en los adjuntos pliegos, los que, queda entendido, están sujetos a la aceptación en su totalidad de la comisión de empleados, quedando en suspenso la aplicación de los mismos por parte de la empresa hasta tanto sean aceptados en dicha forma y que el trabajo continúe normalmente.

Por el personal: J. L. Wilhelm, J. Quinteros, E. Cuello, J. P. Tapié, F. Macarrone, E. Lamberti, J. C. Brizuela. — Por la empresa: S. F. Sampson, Mac Rac, J. S. Aranzabal, I. Harding."

Las condiciones que anteceden fueron puestas a consideración de una asamblea general de asociados de nuestra sección Rosario (tráfico), la que aprobó en todas sus partes lo actuado por la comisión que en su representación discutió con los representantes de la empresa, por cuya razón se suspendió la aplicación del trabajo a reglamento en el ferrocarril Central Argentino hasta que nuevos incidentes den motivo a ello.

Por lo que dejamos dicho — fiel reflejo de la verdad — podrán nuestros lectores juzgar de la eficacia del obstruccionismo y del pánico que le tienen las empresas ferroviarias. En el caso de la sección Rosario, por ejemplo, han satisfecho casi todas las aspiraciones de los obreros con la sola amenaza de su aplicación, cosa que no puede ser más halagüeña.

En lo sucesivo creemos que el trabajo a reglamento ha de ser el arma con que los camaradas ferroviarios— que cada vez sabrán aplicarlo más inteligentemente — han de poner término a las diarias injusticias y provocaciones de las empresas que, ciegas, en su loco afán de explotación y predominio, no se percatan de que van llegando al final de su reinado.

Pergamino

OTRO TRIUNFO MAS

También esta sección tenía algunos asuntos pendientes con la empresa del Central Argentino, a los que en esas largas y cansadoras gestiones llevadas a cabo pacíficamente, no podía dar una solución que consultara los intereses y derechos del personal, a pesar de haber agotado todos los medios conciliatorios. Sin embargo, la solución no debía ser tan difícil, puesto que ahora vemos que ante una actitud enérgica de parte del personal organizado, fué lo suficiente para que los representantes de la empresa depusieran su torpe intransigencia y se avinieran a discutir y a resolver con los representantes del personal los asuntos planteados por éste.

Aprovechando la oportunidad que les brindaba la resolución tomada por la sección Rosario, tendiente a trabajar a reglamento si la empresa no solucionaba en un plazo perentorio los asuntos pendientes y de acuerdo a nuestra circular especial a las secciones del C. Argentino, la sección Pergamino formuló un pliego de condiciones, cuya discusión con los representantes de las empresas estuvo a cargo de los camaradas Manuel De la Rosa y Angel Lúpoli.

En la discusión — que se efectuó días pasados en esta capital — se consiguió dar solución favorable a la mayoría de los asuntos de carácter local, entre los cuales figuran los siguientes:

1o. Trasladados a la sección Pergamino y a los puestos que ocupaban al ser despedidos de la empresa a raíz de la huelga de 1917, los compañeros Ricardo López, Nicolás Marcantonio y Francisco Schiavone.

2o. Se estudiarán los casos en que compañeros hayan sido suspendidos, a los efectos de abonarles el sueldo en caso de comprobarse no estar suficientemente justificada la suspensión.

3o. A todos los compañeros de Pergamino se les concederá el horario de 8 horas diarias.

4o. Todo personal superior, al revisar un tren de pasajeros, debe hacerlo del mismo modo que lo hacen los inspectores, es decir: recoger personalmente los boletos sin intervención del guarda.

5o. A raíz del pedido de un sobresuelo a los camaradas señaleros que tengan a su cargo barreras en los pasos a nivel de mucho tráfico, la empresa resolvió que estudiará el medio de aliviar la situación de ese personal nombrando ayudantes para las horas de tráfico intenso.

Por otra parte, entre los asuntos solucionados por la comisión de Rosario, hay algunos de carácter general que también plantearon los compañeros de Pergamino, que no citamos en esta sintética crónica por razones de espacio.

De todos modos, podemos afirmar que los compañeros de la sección Pergamino han obtenido en esta oportunidad todo un triunfo sobre la empresa, ya que ni siquiera tuvieron que iniciar la lucha: ha bastado la sola amenaza de esgrimir la potente arma que hoy tiene en sus manos el gremio ferroviario para desasosiego de sus tiránicos explotadores: el obstruccionismo, o sea, la aplicación rigurosa del reglamento en todos los trabajos que debe realizar el personal, para que la empresa — otrora sorda— atendiera las reclamaciones.

Venado Tuerto

Los camaradas de esta sección también habían resuelto trabajar a reglamento como acto de solidaridad con los compañeros de Rosario y a la vez para exigir la reparación de algunas injusticias de que habían sido víctimas algunos de sus asociados.

Con este motivo, la superioridad de la empresa — siguiendo el procedimiento puesto en práctica con Rosario, Pergamino, etc. — solicitó una comisión con objeto de estudiar y resolver las dificultades.

En cumplimiento de esta misión, tres delegados de la sección bajaron a ésta, para entrevistarse con los representantes de la empresa. En dichas entrevistas los camaradas expusieron detalladamente sus reclamaciones y supieron evidenciar la justicia que les asistía, que los representantes de la empresa se vieron obligados a satisfacer casi todos los pedidos.

He ahí una prueba más del valor persuasivo del trabajo a reglamento.

La actitud del Central Argentino pronto ha de ser imitada por las demás empresas, si el personal de éstas aprende a proceder como el de aquélla.

En la división Córdoba

TRIUNFO DE LAS SECCIONES CORDOBA, VILLA MARIA Y RIO CUARTO

Como ya hemos dicho en varias ocasiones, el trabajo a reglamento, o sea, el obstruccionismo, es una de las armas que, bien esgrimidas, ha de dar notorios triunfos al gremio ferroviario, en su lucha contra la avaricia e injusticias que la clase capitalista comete diariamente con los obreros.

Cuando los compañeros ferroviarios sepan emplearla con inteligencia, indiscutiblemente, ha de servir para solucionar ventajosamente pequeños y grandes conflictos provocados por las empresas diariamente y a los cuales, en virtud de la terca intransigencia de las mismas, sólo puede dar solución la fuerza inteligentemente organizada los trabajadores.

Además, este procedimiento, que tanto puede perjudicar los intereses capitalistas en exclusivo beneficio de los obreros, no ofrece a éstos ningún peligro, por la sencilla razón de que está amparado por las mismas leyes del estado capitalista; por esas mismas leyes que castigan a quienes se abstengan de cumplirlas.

Por lo demás, los hechos, que son siempre más elocuentes que las palabras, nos evitan de tener que hacer mayores consideraciones al respecto.

Por publicaciones hechas desde estas columnas, saben los compañeros ferroviarios que a raíz de infinidad de injusticias cometidas por los representantes del F. C. G. B. A. con su personal, éste, después de un congreso realizado al efecto, presentó un memorial al administrador de la empresa detallando los injustificados abusos de la superioridad, memorial que ni siquiera fué tomado en cuenta, pues, al decir del citado administrador, no podían rebajarse a discutir con sus obreros; saben también los compañeros que en vista de esta necia actitud de los representantes de la empresa, los obreros resolvieron **trabajar a reglamento**, y por ese medio consiguieron reparar todas las injusticias y satisfacción a las aspiraciones del momento.

Ese fué todo un triunfo, obtenido por la aplicación del trabajo a reglamento.

La empresa del Central Argentino, tan poco partidaria de la justicia como las demás empresas, en estos últimos días ha conocido también la eficacia de esa nueva arma para los ferroviarios de la Argentina, ante la cual tuvo que rendir su acostumbrada prepotencia y atender los pedidos justicieros formulados por una parte de sus obreros.

Este nuevo triunfo corresponde a los camaradas de las secciones Villa María, Río Cuarto y Córdoba, con cuyas comisiones mixtas tuvieron que discutir las condiciones impuestas por los obreros para la normalización del servicio, es decir, para que los compañeros volvieran a trabajar en la forma habitual.

Antes de la "normalización" del trabajo, los representantes de la empresa se comprometieron con las citadas secciones a readmitir a varios compañeros, algunos de ellos destituídos hace dos años, a los cuales debe abonar varios meses de los no trabajados, y dar un sueldo equivalente al que tendrían en la actualidad con los aumentos acordados, si hubieran continuado trabajando.

Por otra parte, los representantes de la empresa se comprometieron a que, en lo sucesivo, toda comisión designada por nuestra organización para realizar cualquier gestión ante la superioridad de la empresa sería recibida por ésta sin oponer ninguna clase de dificultades, y tratarían con ellas todos los asuntos que por su intermedio planteara el personal.

Entre los compañeros que han vuelto al trabajo en virtud del buen resultado del obstruccionismo, figuran los siguientes:

Pedro Bonastre. — Este compañero, de la sección Villa María, fué destituído en el año 1919, bajo la falsa inculpación de abandono de servicio.

Américo Ricci. — De la sección Río Cuarto, había sido exonerado en abril de 1920, por haberse defendido estando en servicio de una agresión de que pretendió hacerlo víctima un superior infatuado llamado Heredia. A este compañero se le abonó el sueldo íntegro de dos meses, como indemnización por el tiempo que estuvo cesante.

José Corzánico y Manuel Alvarez. — Estos camaradas, de la estación Dalmacio Vélez, habían sido exonerados por ajustarse a cumplir las disposiciones de la reglamentación de trabajo ferroviario.

Danuncio y Palazzo. — Estos compañeros, de la sección Córdoba, fueron destituídos porque se rehusaron a salir a efectuar trabajos por la línea, en virtud de que la empresa se negaba a abonarles el viático correspondiente. Al tomar nuevamente servicio estos compañeros, se les abonará el sueldo desde su cesantía (primeros días de octubre) hasta el 29 del mismo mes.

El sueldo correspondiente desde esa fecha hasta que tomaron servicio no se les abonará por ahora, pero se someterá al árbitro de la dirección general de ferrocarriles, en cuya discusión tomarán parte representantes del personal y de la empresa y comprometiéndose ésta a facilitar pases, etc., etc., a los delegados obreros.

Como se ve, el triunfo de los compañeros de las precitadas secciones fué completo, máxime si se tiene en cuenta que los obreros no se han expuesto a ningún peligro, desde que simplemente se limitaron a cumplir el reglamento general de ferrocarriles, que será en lo sucesivo el arma más temible en manos de los obreros ferroviarios.

En el Central Córdoba

Las secciones Buenos Aires y Boulogne trabajan a reglamento desde el 1º. de Enero

La actitud servil y atentatoria de la Dirección General de Ferrocarriles complica el conflicto.

Meses atrás, los representantes del Central Córdoba, juntamente con los de otras empresas, se presentaron al ministro de obras públicas notificándole que, "espontáneamente", habían decidido mejorar las condiciones del personal. En esa ocasión manifestaron, además, los representantes aludidos, que las empresas habían resuelto distribuir entre su personal, en concepto de mejoras, la suma aproximada de veinte millones, mejoras que, de acuerdo con las órdenes recibidas de los directorios londinenses, harían efectivas a partir del primero de septiembre ppdo.

Con excepción del Central Córdoba, las empresas que concurrieron a la citada presentación — como algunas de las que no figuraron en ese acto — concedieron al personal el aumento anunciado, aun cuando su distribución, como es costumbre, originó algunas protestas por no haber sido hecha equitativamente.

En cambio, los señores administradores del Central Córdoba, alegando que la empresa había tenido cuantiosos perjuicios con la huelga de agosto — que ella provocó con su torpe intransigencia — no hicieron efectivo el aumento en la fecha anunciada. Como era natural que ocurriese, el personal vió con desagrado ese procedimiento. Exteriorizando ese sentimiento, en varias oportunidades delegaciones autorizadas por el personal solicitaron a la superioridad el cumplimiento de la promesa que la empresa había formulado públicamente.

Estas gestiones no dieron ningún resultado. La empresa, con todo cinismo, manifestaba que retendría dichos aumentos el tiempo necesario para resarcirse de todos los perjuicios sufridos con la huelga de agosto.

Los componentes de las secciones Buenos Aires y Boulogne, viendo que las gestiones pacíficas no daban ningún resultado, resolvieron apelar a medios más persuasivos. En asambleas que tuvieron lugar en la segunda quincena de diciembre, se resolvió trabajar a reglamento a partir del 1o. de enero, si con anterioridad la empresa no hubiera dado el aumento con la retroactividad debida.

Esta resolución fué comunicada a la empresa, pero los grandes señores que están a su frente, no modificaron su actitud. Permanecieron imperturbables, como quien nada tiene que hacer con las miserias de este mundo.

Llegado el 1o. de enero, los camaradas de Buenos Aires y Boulogne, cumpliendo con su resolución, empezaron a trabajar a reglamento.

Como la empresa del Central Córdoba es una de las que menos se preocupan de la legalidad, resultó que hubo necesidad de suspender un sinnúmero de trenes por no reunir éstos las condiciones de seguridad que la ley y el reglamento general de ferrocarriles exigen. Algunos trenes, por esta causa, demoraron su salida durante varios días.

La empresa — rabiosa e impotente — en vez de subsanar las deficiencias señaladas por el personal, empezó a suspender a éste, cooperando de este modo al propósito obstruccionista. Ya que al factor legal que hasta entonces era el único causante de la demora, se agregó bien pronto la falta de personal.

La dirección general de ferrocarriles intervino a su vez. Y lo hizo como en los peores tiempos del "nefasto régimen", tomando, descaradamente, la defensa de los intereses de la empresa.

La dirección general de ferrocarriles, según el artículo 71, inciso 1o. de la ley general, debe "velar por el cumplimiento de las leyes vigentes o que en adelante se dictaren relativas a ferrocarriles, como asimismo de sus reglamentos respectivos"; sin embargo, los funcionarios que están al frente, olvidando esa prescripción han tenido la desfachatez de ordenar la destitución de los guardas que se habían rehusado a conducir trenes que no reunían las condiciones de seguridad que la ley exige.

En esa misma resolución, los señores de la dirección general de ferrocarriles — que por lo visto han perdido la noción de la realidad — piden que esos empleados, destituídos por su orden, sean sometidos a la justicia federal. Es decir, que en salvaguardia de los intereses de una empresa particular, la dirección general de ferrocarriles olvida su deber y lo que — es realmente el colmo de lo absurdo — se pretende castigar a los que en cumplimiento de su deber, exigen de esa empresa el respeto a la ley.

El gremio ferroviario que hoy tiene una noción exacta de sus deberes y derechos, no está dispuesto a tolerar tamaño atentado. La dirección general de ferrocarriles que en su afán de complacer a las empresas ha olvidado esta situación, tendrá que volver sobre sus pasos. El personal ferroviario — por numerosos que sean los obstáculos que tenga que vencer — sabrá imponer el respeto de sus derechos, y los compañeros injustamente exonerados han de ser repuestos en sus funciones y resarcidos de todos los perjuicios. Esto es lo que corresponde y lo que se impondrá.

Completando esta breve crónica, insertamos a continuación la circular especial que, con fecha 10 del corriente, los comités de estos sindicatos han pasado a todas las secciones del Central Córdoba.

CIRCULAR ESPECIAL A LAS SECCIONES DEL F. C. C. C.

Estimados camaradas:

A fin de que los militantes se interioricen de la gravedad del momento, más adelante transcribimos la nota que con esta fecha hemos pasado a la junta central de la Confraternidad. Como es del dominio de todos los camaradas — en virtud de la circular que os ha enviado la sección Buenos Aires — los componentes de la citada sección y Boulogne resolvieron trabajar a reglamento a partir del 1o. del corriente, si con anterioridad la empresa no daba al último aumento retroactividad hasta el primero de septiembre.

Como la empresa no accedió al pedido, los compañeros pusieron en práctica su resolución.

Ahora bien; la dirección general de ferrocarriles — olvidando completamente su deber y desechando todo escrúpulo moral — hace intrometido en el conflicto, defendiendo descaradamente a la empresa. Lo que la empresa no se atrevía intentar, lo ha llevado a cabo la D. G. de FF. CC. Esta, con el fin evidente de quebrantar la acción de nuestros compañeros, ordenó a la empresa la destitución de varios guardas y cambistas que se ajustaban estrictamente a las disposiciones reglamentarias, y — no satisfecha con tan estúpidas medidas — la misma D. G. de FF. CC. ha resuelto someter a los compañeros aludidos a la justicia federal.

Entendemos que este procedimiento tan cretinescamente absurdo, no puede prosperar, por cuanto la ley favorece completamente a nuestros camaradas. Sin embargo, como la experiencia aconseja no confiar demasiado en la bondad de la ley ni de los jueces, estos comités, en su sesión del sábado, se abocaron a la consideración de esta situación, de acuerdo al pedido que en ese sentido habían formulado telegráficamente los camaradas de Tucumán y Frías.

Las conclusiones a que han arribado estos comités están consignadas en la nota siguiente, pasada a la Junta Central:

"A la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria. — Estimados camaradas:

Nos es grato llevar a vuestro conocimiento que estos comités, reunidos extraordinariamente el sábado ppdo., han tomado en consideración la situación creada en el F. C. C. C., a consecuencia del trabajo a reglamento que, desde el 1o. del corriente, viene practicando el personal de la primera sección.

Y, considerando que la dirección general de ferrocarriles, apartándose completamente de su deber y violando con todo descaro las disposiciones legales, hase puesto incondicionalmente al servicio de dicha empresa, desde que en vez de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales — como lo determina el artículo 71, inciso 1o. de la ley general — exonera y amenaza con procesar a los obreros y empleados que ajustan su actitud a dichas disposiciones, lo que constituye una arbitrariedad evidente, por cuanto la misma ley, en su artículo 80, considera culpable y castiga con pena de arresto y multa a los empleados que infrinjan las disposiciones, que consientan algo prohibido o declarado ilícito o que omitan algo contenido en ella.

Considerando, por último, que la actitud de la D. G. de FF. CC. constituye un atentado a los más sagrados derechos ya que, de aceptarse dicha tesis, el personal vería arrebatada una de sus armas más eficaces, los comités de tráfico y talleres, en salvaguardia de esos principios, han resuelto solicitar la intervención de esa Junta a los efectos de hacer respetar los derechos del personal, hoy en peligro por el draconiano proceder de los representantes de la legalidad.

A tal fin, estos comités declaran que están dispuestos a aplicar el trabajo a reglamento en todas las líneas del Central Córdoba, como asimismo en los demás ferrocarriles, y adoptar cualquier otra medida más enérgica que esa Junta llegara a estimar necesaria.

En espera de vuestra resolución, os saluda cordialmente. — Por los comités, etc.' etc.'

Por lo que antecede, los camaradas verán que para extender el conflicto sólo falta la resolución de la junta. Urge, pues, que en cada sección se adopten las medidas necesarias para el mejor éxito de la lucha. Por de pronto, convendría que cada sección significara al administrador general y al ministro su disposición.

No es posible tolerar la destitución de ningún compañero, y por lo tanto hay que exteriorizar la protesta contra el draconiano proceder de la D. G. de FF. CC.

Fraternalmente os saludan, por los Comités Centrales. — **R. Kogan**, secretario general Talleres. — **Fco. Rosanova**, secretario general Tráfico.

Resolución de la Confraternidad

Teniendo en cuenta la nota pasada por los comités centrales de los sindicatos de Tráfico y Talleres ante la actitud de la Dirección General de Ferrocarriles, frente a los compañeros de la sección Buenos Aires y Boulogne por la aplicación del trabajo a reglamento, la Junta Central de la Confraternidad resolvió protestar contra dichas medidas y pedir, a la vez, su anulación y la reincorporación de los afectados.

En la reunión plenaria del 14, los tres cuerpos directivos facultaron a la Junta Central para que si dentro de un plazo perentorio, la Dirección General no deja sin efecto las medidas tomadas contra los obreros, ordenen a todas las secciones generalicen de inmediato el trabajo a reglamento en toda la línea del Central Córdoba.

Esperamos que esta resolución hará abandonar a la D. G. de FF. CC. los humos imperialistas y dictatoriales.

Federación Obrera Regional Argentina

XI CONGRESO

El día 29 del corriente, en el teatro Argentino de La Plata, se inaugurarán las sesiones del XI Congreso de la Federación Obrera Regional Argentina.

En ese congreso han de ventilarse una vez los problemas de táctica y de orientación. Pero, digan lo que quieran los neófitos entusiastas, nosotros pensamos que si no se quiere llevar a la organización a un precipicio, el congreso debe confirmar su actual orientación. Introducir en el seno de los sindicatos obreros las disidencias que convulsionan a los partidos políticos, sería un grave error que conduciría a la organización a su total aniquilamiento.

Por otra parte, debe tenerse muy en cuenta que el poder de la organización, más que en ninguna otra calidad reside en su número. Se comprende que si la organización se embandera con una doctrina o se alía con un partido, en cada gremio habrá tantos sindicatos como doctrinas profesen sus componentes o con cuantos partidos simpaticen.

Y dividir los sindicatos obreros equivale prácticamente a su anulación. Por estas consideraciones de tan fácil evidencia, esperamos que los delegados al XI congreso sabrán desechar las peligrosas innovaciones que algunos entusiastas inexpertos quisieran introducir, con el solo objeto de cumplir con ciertas indicaciones de hombres, bajo cierto aspecto muy meritorios, pero que jamás tuvieron oportunidad de vivir la vida sindical.

La F. O. R.A. , a nuestro juicio, debe continuar por el amplio sendero que se trazó en su IX Congreso, que es lo que le ha permitido alcanzar el progreso que ponen en evidencia la memoria y balance, que nos sugieren estos breves comentarios.

La labor de la F. O. R. A. ha sido vasta y compleja. Sus militantes han tenido que afrontar un sinnúmero de dificultades, la mayor parte propia del ambiente y algunas artificialmente creadas por adversarios poco escrupulosos.

Sin embargo, los que han trabajado sinceramente en pro del engrandecimiento de la F. O. R. A., pueden estar satisfechos y orgullosos de los resultados alcanzados.

Hasta 1915 — fecha del histórico congreso que libertó a la F. O. R. A. del tutelaje de los periodistas anarquistas —la entidad central de los trabajadores tenía una personalidad borrosa, se ignoraba su fuerza real y su marcha administrativa deficiente en extremo. Recuérdese que en dicho congreso, el Consejo Federal — el mismo que pocos días más tarde se alzó contra las resoluciones del congreso — no presentó informe ni balance alguno.

En la imposibilidad material de ofrecer un resumen de la Memoria del Consejo Federal — cosa que, por otra parte, es innecesaria, ya que los compañeros habrán tenido oportunidad de leerlo en "La Organización Obrera" núm. 161-62. correspondiente al 18-25 de diciembre —, nos limitamos a publicar el pequeño cuadro de los cotizantes, cuyas cifras dicen al lector inteligente, mucho más que cualquier comentario. He aquí la evidencia del progreso de la F. O. R. A., fruto de la labor constante y tesonera de sus militantes:

Cuadro demostrativo del progreso de los efectivos de la F. O. R. A. desde el IX al XI Congreso.

(MAYO DE 1915 A NOVIEMBRE DE 1920)

Año	Meses	Total de cotizant.	Promedio mensual
1915	Mayo a diciembre	21.332	2.666 1|2
1916	Enero a diciembre	41.124	3.428
1917	Idem	158.796	13.233
1918	Idem	428.713	35.726
1819	Idem	476.203	39.683
1920	Enero a noviembre	749.518	68.138

ORDEN DEL DIA

I. Apertura del Congreso.
II. Nombramiento de la mesa.
III. Reglamento de discusión.
IV. Designación de comisiones.
V. Memoria del Consejo.
VI. Orientación de la F. O. R. A.
VII. Relaciones internacionales.
VIII. Unidad Obrera.
IX. Carta Orgánica.
X. Acción de la F. O. R. A.
XI. Elección del C. F.
XII. Asuntos Varios.
XIII. Clausura del Congreso.

En los capítulos V, VI, VII, VIII, IX, X y XII se hallan comprendidas las distintas proposiciones formuladas por los sindicatos y Consejo Federal.

Proposiciones formuladas por los sindicatos

PRESCINDENCIA

Que la F. O. R. A. continúe manteniendo su absoluta prescindencia y autonomía frente a todas las ideologías y tendencias políticas que se agitan tanto en el orden nacional como internacional. — **Sindicato Oficios Varios** (Villa Mercedes, S. Luis).

COLABORACION CON LOS PARTIDOS

La F. O. R. A. aceptará o solicitará de la sección socialista de la tercera internacional y demás organizaciones sindicales su colaboración a los efectos de establecer una entente para combatir, en un frente único, en pro de la supresión del régimen burgués. — **Sindicato Obreros Unidos** (Exaltación de la Cruz).

Invitar a los partidos socialistas que se encuentren en un plano de acción antiparlamentario y antiestatal y se inspiren en la lucha de clases, con el fin de llegar a un acuerdo para encarar la acción en su aspecto económico y social. — **Sindicato Obreros Sastres y Castureras** (Balcarce).

Que la F. O. R. A. formalice una entente con el partido socialista por ser éste el único partido de clase organizado por fuerzas obreras. — **Unión Conductores de Carruajes** (Bahía Blanca).

Que la F. O. R. A., con exclusión de toda cuestión política, apoye al partido socialista cuando éste solicite su concurso. — **Sociedad Obreros en Madera en General** (Bahía Blanca).

GRUPOS EXTRASINDICALES

Que la F. O. R. A. propicie la creación de grupos comunistas entre los sindicatos adheridos, a los efectos de la propaganda entre las masas. — **Sindicato Obreros Unidos** (Exaltación de la Cruz).

FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

La F. O. R. A. mantendrá su adhesión a la Federación Sindical Internacional, con sede en Amsterdam. — **Sindicato Obrero Oficios Varios** (Villa Mercedes).

TERCENA INTERNACIONAL

La F. O. R. A. se adherirá a la Tercera Internacional, con sede en Moscú, y se separará de hecho de la Federación Sindical, con sede en Amsterdam. — **Sindicatos Obreros Unidos** (Exeltación de la Cruz); **Cosmopolita de Trabajadores** (Villa Maipú); **Obrero Cosmopolita** (Quemú Quemú); **Obreros Sastres, Costureras y Anexos** (Balcarce); **Obreros Estibadores** (Rojas).

Que la F. O. R. A. solicite de la Internacional de Moscú la convocatoria de un congreso de todas das centrales obreras del mundo. — **Centro C. de Trabajadores**, (Villa Maip).

REFORMA A LA CARTA ORGANICA

Composición del Consejo Federal

Los miembros del Consejo Federal no podrán ser candidatos a ninguna función política. Aceptar una candidatura de este género implicaría la renuncia de su cargo en el Consejo Federal. — **Sociedad Torneros en Madera** (Capital).

El secretario de la F. O. R. A. no podrá permanecer en ese cargo más de un período, pudiendo, sin embargo, ser reelegido después de transcurrido otro. — **Sociedad Torneros en Madera** (Capital).

Los miembros del Consejo Federal que por razones de sus ocupaciones perciban sueldos de la F. O. R. A. no tendrán derecho a votar en las reuniones del Consejo. — **Sociedad Torneros en Madera** (Capital).

Los miembros del Consejo Federal no podrán ser empleados a sueldo del mismo; aceptar un cargo de esta índole implicaría la renuncia de miembros del Consejo Federal. Los puestos que para la buena marcha de la institución es neresario crear, como así también para la dirección del periódico, serán ocupados por obreros federados. — **Sindicato Obreros Sastres, Costureras y Anexos**, (Balcarce); **Sindicato Ferroviario Tráfico** (Tucumán, F. C. C. A.)

PERIODICO OFICIAL

Comisión de Prensa

Independientemente del Consejo Federal, el Congreso designará un comité de prensa compuesto de cinco miembros, el que tendrá a su cargo la redacción y administración del órgano oficial. — **Sindicato Ferroviario Tráfico** (Tucumán, F. C. C. A.)

Agentes y Corresponsales

En las ciudades, pueblos o provincias dende hubiere constituídas federaciones locales o provinciales correrán a cargo de sus consejos la designación del agente y corresponsal del periódico. Donde no existieran estos organismos, la designación correrá por cuenta del sindicato que tenga mayor tiempo de afiliación a la F. O. R. A. — **Sindicato Ferreviario Tráfico** (Tucumán, F. C. C. A.)

AUMENTO DE LA CUOTA FEDERAL

Elevación de la cuota mensual de diez centavos por afiliado cotizante, debiendo destinarse de esa suma cinco centavos para giras de propaganda. — **Federación Obrera Local** (Paraná).

Que la F. O. R. A. aumente la cuota federal a diez centavos, destinándose cinco para gastos de administración y cinco para crear un fondo de reserva para los casos de huelga y gastos que ocasione el envío de delegados de la Federación O. R. A. — **Centro Obreros Estibadores** (Bartolomé Mitre).

Elévase la cuota federal a diez centavos por cotizante, con objeto de crear un fondo para los siguientes fines:

a) Sostener un delegado en cada provincia que tenga un mínimo de 8.000 cotizantes a la F. O. R. A.;
b) Este delegado fijará su residencia en una localidad de la provincia para la cual haya sido designado, a fin de mantener las relaciones entre los sindicatos, realizar permanentemente giras de propaganda por las privincias y mediar en la solución de todos los conflictos cuya importancia requiera su presencia; y propender a la organización de nuevos sindicatos;
c) En tanto que grandes movimientos obreros no requieran su atención, el delegado deberá recorrer en gira de propaganda, al menos cada seis meses, las distintas localidades.
d) A los efectos del contralor, el delegado estará a las órdenes de la F. O. Provincial, si la hubiera; y, en caso contrario, del Consejo Federal.
e) La F. O. R. A. le abonará un sueldo que mantenga relación con las necesidades de la vida ordinaria. Igualmente se hará cargo de los gastos de una localidad a otra. Los sindicatos sólo correran con los gastos de estada del delegado en su localidad respectiva. — **Sindicato Conductores de Carros** (General Lavalle)

En tanto dure la carestía del papel, los sindicatos abonarán, además de la cuota de cinco centavos por cotizante, una adicional de tres centavos, a fin de que pueda darse cumplimiento al artículo 58 de la Carta Orgánica. — **Sindicato Oficios Varios** (Villa Mercedes).

CARNET FEDERAL UNICO

Establecimiento del carnet único para todos los obreros federados. — **Unión Obrera de las Canteras** (Baker); **Sindicato Obrero Oficios Varios** (Sastre).

ESTAMPILLA FEDERAL

La F. O. R. A. adoptará una estampilla única, la cual será suministrada por el Consejo Federal a los sindicatos en cantidades correspondies a sus asociados. Esta estampilla tendrá inscripta la cantidad que cada congreso de la F. O. R. A. fije a la cuota federal. — **Sindicato Obrero Oficios Varios** (Sastre).

CAJA DE SOLIDARIDAD

La F. O. R. A. instituirá una caja de solidaridad, creada con una cuota especial y obligatoria que abonarán todos los sindicatos federados con objeto de socorrer huelguistas. Para administrar esta caja se designará una comisión especial. — **Unión Obrera de las Canteras** (Barker).

COMITE DE DEFENSA Y AYUDA AL CONSCRIPTO

Con objeto de mantener una constante propafanda antimilitarista se creará un comité de defensa y ayuda al conscripto. — **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.)

ORGANIZACION INTERNA DE LA F. O. R. A.

Modificación del actual sistema de organización de la F. O. R. A. por tres federaciones: de Industria, Transporte y Agricultura, unidas por un cuerpo central representante de las tres partes. — **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.)

UNIDAD OBRERA

Con objeto de formar el frente único del proletariado organizado sindicalmente se convocará a los sindicatos adheridos a la F. O. R. A., al V y autónomos, a fin de que se pronuncien sobre el modo que crean más práctico para la unificación obrera. — **Unión Obrera Oficios Varios** (Concepción del Urnguay); **Conductores de Carruajes** (Bahía Blanca); **Sindicato Obreros Sastres** (Balcarce); **Centro C. de Trabajadores** (Villa Maipú).

Procurar llegar a un acuerdo solidario o entente entre la F. O. R. A. y V. Congreso. — **Centro Obrero Cosmopolita** (Quemú Quemú); **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.); **Centro de Estibadores** (Bartolomé Mitre).

LEYES DE EXCEPCION

Actitud de la F. O. R. A. frente a las leyes de excepción. — **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.)

Derogación de las leyes llamadas de defensa social y de residencia y oposición sistemática a todo proyecto de ley que tienda a perjudicar directa o indirectamente al movimiento sindical. — **Federación Obrera Marítima** (Concepción del Uruguay); **Centro Obrero Cosmopolita** (Quemú Quemú).

LIBERTAD DE REUNION Y PROPAGANDA

Amplia libertad de imprenta, de palabra y propaganda sindical y oposición a toda medida restrictiva. — **F. O. M. y Sindicato Obrero de Oficios Varios** (Concepción del Uruguay).

Que se estudie la forma de contrarrestar la acción de la policía en los casos de huelga. — **Sociedad Obreros en Madera en General** (Bahía Blanca).

POR LOS PRESOS

Libertad inmediata para todos los obreros presos sin excepción, que sufran condenas por "delitos" sociales. — **Unión Obrera Oficios Varios y Federación Obrera Marítima** (Concepción del Uruguay); **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.)

POR LA SOCIALIZACION

La F. O. R. A. imprimirá al movimiento obrero un carácter revolucionario y antirreformista. A tal objeto, promoverá una agitación en todo el país para cultivar el espíritu revolucionario y orientarla en los principios de la acción directa y la huelga general expropiadora. — **Sociedad Torneros en Madera** (Capital); **Federación Obrera Marítima** (Concepción del Uruguay).

REBAJA DE IMPUESTOS

Que la F. O. R. A. solicite del congreso y gobierno nacional la reducción a un 10 o|o de todos los impuestos que gravan los artículos de alimentación, de vestir, de calzar y útiles de trabajo e industria en general. Si el gobierno no accediera, la F. O. R. A. propiciará la huelga general. — **Conductores de Carros** (Bahía Blanca).

REGIMEN MONETARIO

Que la F. O. R. A. realice en toda la República una campaña hasta obtener la implantación del sistema monetario a oro. — **Conductores de Carros** (Bahía Blanca).

VARIAS

Federaciones de Industria

Que se propicie la constitución de federaciones de industria. — **Sociedad Obreros en Madera en General** (Bahía Blanca).

Casa del Pueblo

Que inicien trabajos tendientes a crear los fondos para construir la Casa del Pueblo. — **Sindicato Ferroviario Talleres** (Talleres, F. C. S.)

Chapas esmaltadas para los Sindicatos

El congreso autorizará al C. F. la confección de chapas numeradas, de 25x12 centímetros, de hierro esmaltado, con fondo rojo y letras blancas, con la inscripción de "F. O. R. A." al centro y la leyenda del sindicato y localidad alrededor, la que será suministrada a los sindicatos al precio de costo. — **Sindicato Conductores de Carros** (General Levalle)

Preparemosnos para la lucha

La intransigencia sistemática que las empresas siempre demostraron a sus obreros para todo lo que concierne a un mejoramiento para estos últimos, sigue siendo su pretendida tabla "salvadora", donde se aferran, pensando que con ese medio (único ya) retardarán los acontecimientos que se están anunciando. Más, esa terquedad, contra su manera de pensar, es un incentivo que va aunando el espíritu de lucha; y si hoy sólo nos limitamos a pedir una recompensa más en concordancia con el fruto de nuestra labor, ellos nos están arrastrando por el camino de la fuerza, y es allí donde ésta se impondrá para obtener cuanto se ha pedido... y lo que no fué pedido también. ¡Alerta, señores intransigentes!

El espíritu de clase que aún se empeñan en defender como única autoridad, cerrando los ojos, impertérritos, ante las nuevas necesidades que la evolución de su política financiera ha impuesto, no obstante los ejemplos que los hechos han puesto de manifiesto, continúan obsesionados, no queriendo admitir la realidad de las cosas, y esperan que esas mismas cosas se impongan de un moto autoritario y más amplio, antes que ceder parcial y razonablemente. ¡Oh, sociólogos de gabinete!

El escalafón presentado por la Confraternidad para el personal de Tráfico y Talleres, además de ser una necesidad propia de la empresa para ajustar su gobierno en una administración recta y seria, es cuanto menos puede exigir hoy el gremio ferroviario. Es un petitorio cuya conquista es en la República Argentina una de las últimas que le está reservada incluir en sus reglamentaciones de las funciones públicas. Es una "mejora" que en otros países (y que la Argentina no quiere ser menos) ya no compensa las aspiraciones del gremio, y que los capitalistas de allá se darían por muy satisfechos con sólo poderla mantener. Sin embargo, las empresas ferroviarias de la Argentina ponen el grito en el cielo, por pretender su personal obtener esa mejora.

¿Será porque estos ricos son más "pobres"? Todo lo contrario, compañeros. Llorando situaciones críticas están explotando los ferrocarriles, las riquezas del suelo argentino, y los argestinos también; y sin más patriotismo que el de "hacerse la américa" sus propósitos se reconcentran exclusivamente en cubrir el vacío interminable de la maleta con que se instalaron.

Y esta realidad, tan vieja, y que por ser tal no la desconoce el pueblo, es un llamado al gobierno argentino para que abandone su indiferencia, esa reserva que atenta a sus atribuciones, para tomar autoridad en estas diferencias, satisfaciendo las aspiraciones justicieras de los que en su propia casa trabajan y no comen suficientemente.

Mientras tanto, nosotros compañeros, lejos de sentirnos retraídos en el empuje, por el momento de prueba a que nos ha conducido la lucha, es hoy cuando debemos dar testimonio de lo que somos y representamos, respondiendo con la acción a lo que nos determina las circunstancias.

¿Vendrá el escalafón? ¡Sí, porque lo iremos a buscar!

P. J. A.

Buenos Aires 14|1|21.

Camaradas: Una vez leído el periódico, no lo tires. Dalo a otro obrero para que lo lea.

Reincorporación del personal de los ferry-boats

En la reunión planaria del 14 corriente, el camarada presidente de la junta central, hizo conocer las gestiones realizadas en pro de la reincorporación del personal de los ferry-boats, suplantados a raíz de una resolución del ministro de obras públicas, gestiones que hasta el momento no habían dado ningun resultado concreto.

En vista de que no obstante las reiteradas promesas, ese personal continúa sin ser reincorporado, se resolvió, por unanimidad, hacer efectiva la solidaridad que, en principio, había sido aprobada en una reunión anterior. Se ha convenido, además, que la efectividad de la solidaridad, el personal de los ferrocarriles Central Buenos Aires, Entre Ríos y Nordeste Argentino, la llevará a cabo en la misma fecha que fije la junta central para iniciar el trabajo a reglamento.

La junta central comunicará esta resolución a quien corresponde, y si a la fecha indicada los valientes marítimos no han sido reincorporados, el personal ferroviario no utilizará los ferrys, es decir, que los trenes del Entrerriano y Nordeste pararán en Ibicuy y los del Central Buenos Aires en Zárate.

Esta resolución se imponía, ya que esa situación anormal venía prolongándose demasiado. Los trabajadores conscientes, por otra parte, no deben ser suplantados por personal de la armada. Cuando un gobierno procede así, pierde su dignidad de tal, puesto que se convierte en servidor exclusivo del capitalismo.

El ministro de obras públicas, debe reconocer el error, dejando sin efecto su anterior resolución, ya que ella, aparte de la injusticia que encierra, sólo beneficia a una empresa particular y a unos cuantos ladrones y sin conciencia, que pretenden mancillar la dignidad obrera.

Si esto no se corrige, los ferroviarios sabremos cumplir con un deber solidario.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

Ultima circular a las secciones

Buenos Aires, enero 7 de 1921.

Camarada secretario de la sección.
Estimado camarada:

Nos es grato remitiros la adjunta circular de la junta central, a fin de que los asociados se interioricen del estado de las gestiones en pro del escalafón.

Con tal fin le recomendamos de convocar asamblea a la mayor brevedad para dar a conocer a los asociados la susodicha comunicación. Las resoluciones que pudieran adoptar al respecto deben sernos comunicadas sin demora.

Nómina de socios. — Las secciones que aun no han remitido la nómina de los socios a los efectos de la nueva matriculación, deben apresurarse a enviarla. Para la confección de dicha nómina debe utilizarse la fórmula 2, conforme a las indicaciones que la misma contiene.

Puntualidad en las cotizaciones. — Por la circular de la junta central, los compañeros podrán ver que, no obstante el espíritu de transigencia que ella revela, aun no ha desaparecido la eventualidad de una lucha. Por tal motivo, debemos todos prepararnos a fin de que, si la lucha se hace inevitable, podamos afrontarla con seguridad de éxito. Es sabido que en caso de conflicto, los comités están obligados a afrontar grandes gastos. En las luchas pasadas hubo que recurrir a las organizaciones hermanas, como ser la marítima y otras para hacer frente a los gastos extraordinarios. La organización ferroviaria — cuyo progreso es cada día más acentuado — está en condiciones de afrontar el aspecto financiero de la lucha sin necesidad de sacrificios ni desembolsos extraordinarios. Basta y sobra con que los asociados se pongan al día con sus cotizaciones, y que hagan lo propio las secciones en lo que respecta a los comités.

Y en este sentido exhortamos a los compañeros.

La situación especial por que atravesamos es de las que no admiten vacilaciones.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraerá al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, os saludan cordialmente. — **R. Kogan**, secretario general Talleres. — **Fco. Rosanova**, secretario general Tráfico.

ACTOS OFICIALES

Reuniones de los Sindicatos de Tráfico y Talleres

SESION DEL 24 DE NOVIEMBRE

Presentes: 15 miembros.
Preside Bodetto.

Actas. — Se leen las de las reuniones efectuadas los días 10 y 15 del actual, las que se aprueban sin observación.

Se lee la de fecha 17, la que fué observada para que conste que el compañero Núñez, de Boulogne, dijo: "Que no tenía que hacer ningún cargo al Consejo ni a su secretario, y que los compañeros delegados de la sección Boulogne de La Fraternidad habían sido nombrados por esa sección para que presenciaran la discusión de este asunto. Se observa, también, que en la convocatoria al Congreso de Talleres se resolvió pedir a la sección Buenos Aires (C. G.) tres delegados en vez de dos que figuran. Hechas las aclaraciones, se aprueba.

Renuncia del miembro Soto. — Este compañero manifiesta que en vista de una asamblea realizada por la sección Puerto de la Capital, a la que concurrieron Carinci, Kogan y Tramonti en representación de los comites, en la que se resolvió su reemplazo, presenta su renuncia de miembro del comité de Tráfico. Se acepta.

Nuevo empleado. — El secretario de Tráfico propone se tome como empleado al compañero E. Goggia, viejo militante de la organización y cesante del F. C. O. Se acuerda por unanimidad el nombramiento del compañero Goggia, asignándosele un sueldo de 150 pesos mensuales.

Aumento. — Se resuelve aumentar 10 pesos al sueldo del compañero Hermenegildo Villalba.

Orador. — La sección Victoria pide un compañero para que haga uso de la palabra en la asamblea del 29 del corriente. Se designa a los camaradas Carinci y Bauleo.

Huelga de Frías. — Los secretarios informan que a raíz de que los auxiliares de la estación Frías se negaron a hacer trabajo de pesadores de vagones, la superioridad de la misma los suspendió. Agregan que se le encomendó a Vila para que conjuntamente con una comisión de la sección Buenos Aires, se entrevistara con el administrador del Central Córdoba, quien manifestó no conocer el asunto, pero que había ordenado se dejara sin efecto la suspensión y que si al estudiar el asunto comprobara que el personal tiene razón, se le abonarán los días de suspensión y se les arreglará el servicio.

Sin embargo, manifiesta el secretario que se había recibido un telegrama de Frías en el que dicen los compañeros que la superioridad está mistificando los hechos, pues ya hizo reemplazar al personal suspendido, y que en vista de que la administración no contesta, como señal de protesta hicieron efectivo el paro. Por otra parte, las secciones Tucumán, Lamadrid y Concepción piden instrucciones.

Por último informa que la sección Buenos Aires se ha dirigido a todas las secciones del C. C. proponiéndoles el trabajo a reglamento en solidaridad con Frías.

Se acuerda informar del conflicto de Frías a la junta central.

Empleados de administración. — El secretario da lectura de una nota de fecha 2 del corriente, en la que piden estos compañeros que se rectifique la resolución de los comités, para que les permita constituir la sección Empleados (F. C. C. G.) Sobre el mismo asunto se lee la nota número 260 de la junta, en la que pide que los comités autoricen una subsección de empleados. Después de breve debate, se resuelve mantener la resolución anterior.

Reunión próxima. — Hurtado propone que la próxima reunión de los comités se efectúe a las 13, a fin de despachar todos los asuntos pendientes. Se aprueba.

Delegación al Congreso de Talleres. — Se designa a los camaradas Hurtado, Bodetto y Callegari para que representen al comité en el Congreso de Talleres.

SESION DEL 26 DE NOVIEMBRE

Presentes: 20 miembros
Preside Caamaño.

Permiso delegados al Congreso. — Un telegrama de Paraná (Tráfico) comunicando que la empresa aun no concedió permiso al delegado al próximo Congreso.

Se resuelve indicarle que insista, y si de esta manera no obtiene resultado, que baje igual, dejando constancia por escrito.

Local. — se resuelve alquilar el salón Concordia para las sesiones del Congreso de Tráfico.

Delegación al Congreso de Tráfico. — Se designa a los camaradas Vila, Antonelli y Bauleo para que representen al comité en el Congreso de Tráfico.

Tranviarios del Sud. — A pedido de esta sección, se resuelve declarar que pueden mandar delegado en carácter informativo, a los congresos de Talleres y Tráfico.

Proyecto de escalafón. — Los secretarios creen conveniente se diera lectura de los escalafones de Talleres y Tráfico a fin de que los miembros estuvieran al tanto de su contenido e hicieran las observaciones que creyeran conveniente. Así se hace, y salvo ligeras observaciones se aprueban las disposiciones de orden general.

Vila y Collegari dan lectura a los proyectos confeccionados por la comisión de coordinación y explican las dificultades con que tropezaron debido a las múltiples categorías. Se aprueba el despacho de la comisión.

Meridiano V. y Midlamd. — Se lee la nota número 292 de la junta central, en la que transcribe las modificaciones hechas por la misma al escalafón confeccionado por la asamblea de delegados de los ferrocarriles Midland y Meridiano V., y pide las consideren los comités. Se resuelve no hacer lugar a este pedido, por entender que los comités no están autorizados para aceptar o rechazar las modificaciones hechas por la junta.

Ferry-boats. — El secretario informa que a indicación de la F. O Marítima, el C. F. de la F. O. R. A. ha convocado una reunión especial de los cuerpos directivos de la Marítima, a estos comités, a la junta central y C. D. del Sindicato de Tracción, para el día 29. De acuerdo a una indicación, se resuelve que esa reunión se lleve a cabo en el local social.

Solución de la huelga de Frías. — Se lee un telegrama comunicando que los compañeros de la sección Frías han reivindicado sus derechos.

Dirección general de ferrocarriles. — La secretaría informa que a raíz de la circular núm. 6, donde se hacen conocer ciertas manifestaciones hechas por el señor Fradua a los camaradas Kogan y Benvenuto — que era la confirmación de lo aparecido en algunos diarios — parece ser que se ha molestado ese señor, pues con motivo de una pregunta que le hiciera Benvenuto, éste se negó y le manifestó que no lo atendería más por motivo de la citada circular.

Se nombra una comisión de cuatro compañeros para que se entrevisten con eso señor y se reclame una explicación categórica.

Trabajo a reglamento. — Se lee la nota número 213 de la junta central, en la que informa haberse digido al Sindicato de Tracción planteándole el asunto. Se toma nota.

Rosario C. C. — Se da lectura de varias notas de esta sección para que se le autorice llevar a cabo un congreso en ese ferrocarril, como asimismo una circular en ese sentido.

Se resuelve indicarle se ajuste a las instrucciones pasadas por los comités al respecto.

Exoneración. — Una nota informando que el compañero secretario de la sección Ingeniero White ha sido exonerado de su puesto por haber faltado a su servicio.

Se nombra una comisión de cuatro miembros para que, una vez obtenida una más amplia información, se entreviste con el gerente de la empresa, para exigir su readmisión.

Mercado Central de Frutos. — Una circular solicitando ayuda. Se resuelve donarle 100 pesos.

Sección Neuquén. — Una nota de Ingeniero White pidiendo no se autorice la constitución de la sección Neuquén. Después de breve debate se resuelve acceder al pedido de los compañeros de Neuquén para constituirse en sección.

Motoristas de la Cía. Lacroze. — Una nota solicitando el ingreso a la Confraternidad. Se resuelve pasar este pedido a la junta, y mientras tanto cooperar a su organización.

Condonaciones. — Buenos Aires Oeste solicita se le condone la deuda que tiene pendiente. Se acuerda pedirle una copia del último balance.

Dock Sud. — Pide condonación de la deuda atrasada. Se resuelve en igual forma que en el caso anterior.

Concepción. — Esta sección ha remitido el balance solicitado a los efectos de una donación que pide. Se resuelve pasarlo a consideración de los tesoreros.

Empleados de administración. — Una nota de un comité de empleados que solicita la cooperación a fin de iniciar una campaña para organizar a los empleados de administración.

Se resuelve indicarles que, previamente, ese comité debe estar constituído por delegados nombrados del seno de las secciones cabeceras.

Utiles gratis. — Tablada solicita se le condone el importe de los útiles de la secretaría que se le enviaron. Se resuelve favorablemente. Se acuerda, también, dar gratis a las secciones al constituirse, un libro de caja, una de actas, un block papel y cincuenta sobres.

Trabajo a reglamento. — Secretaría informa que desde el día 12 del actual, la sección Villa María está trabajando a reglamento y que la sección Rosario manifiesta estar dispuesta a prestar solidaridad a aquella sección, incluyendo sus asuntos en el petitorio de ésta.

Se acuerda indicar a Rosario que, oportunamente, se le darán instrucciones.

Exoneración. — Una nota de Buenos Aires Pacífico, dando cuenta de la destitución de un telegrafista por viajar sin boleto. Se resuelve indicarles nombren ante todo, una comisión para que gestione ante la superioridad local la readmisión.

Secciones nuevas. — El secretario informa haberse constituído las secciones de Gualeguay y C. Suárez. Se aprueba.

Bahía Blanca. — Pide se solicite a la Caja de jubilaciones no descuente el medio mes de sueldo a aquellos obreros a quienes ya le ha sido descontado en otra oportunidad. Se pasa a la junta central.

San Francisco. — El secretario informa que esta sección comunica que la superioridad se niega a nombrar una comisión para que investigue el asunto Santillán.

Hora de las reuniones de los comités. — Se resuelve que el primer y tercer miércoles de cada mes se efectúen a las 20 horas, y el segundo y cuarto miércoles a las 18 horas

Traspaso de firma. — Se acuerda que el dinero depositado en el banco figure a nombre de los secretarios y tesoreros.

EL SABOTAGE

¿Qué es el sabotage? Una forma de lucha obrera diferente a la huelga. La huelga es la lucha realizada fuera del taller, suspendiendo el trabajo. El sabotage es la lucha realizada durante el trabajo, en el mismo taller. Y consiste en realizar el trabajo en tal forma que rinda poco provecho al patrón. El más mínimo posible. A un patrón recalcitrante se le aplica el sabotage, a uno que paga salarios ínfimos, también. En uno como en otro caso, el obrero, no pudiendo o no queriendo hacer huelga, sigue trabajando, pero mal — o muy bien — pero lentamente.

Los medios de sabotage son numerosos y variados; numerosos, porque cada modo de producción tiene condiciones diferentes; variados, porque las condiciones cambian de forma y de carácter en la aplicación. Es en esa variedad que reside la dificultad de aplicación.

En efecto, no hay aplicación sino cuando un obrero, una parte o la totalidad del personal, decide — frente a la resistencia del patrón o por una agravación de las condiciones del trabajo — **no trabajar más como hasta ese entonces**, mientras dure la resistencia o se prolongue la agravación. Los casos de sabotage en esa forma no son muy frecuentes. La razón reside en la dificultad de su aplicación, puesto que el sabotage exige de parte del obrero una conciencia clara, una tenacidad extrema y una perseverancia calculada. El sabotage no es como la huelga, la manifestación de un gesto de cólera espontánea, entusiasta, sino la expresión de una voluntad reflexiva que deliberadamente detiene la marcha regular del trabajo, guiado por la preocupación de crear al patrón una situación difícil, cuya terminación es la capitulación o la ruina.

No puede haber sabotage, sino cuando después de haberlo decidido se ha cambiado la manera de ejecutar el trabajo. En efecto, el terraplenista que se habitúa a sacar poca tierra, transportar poco y cargarla lentamente, en realidad no hace sabotage, porque trabaja perezosamente, siendo ese su modo habitual. Su acción no es la de luchador, puesto que es una costumbre, frente a la cual los patrones han tomado sus medidas, de tal suerte que el cliente es quien paga. Pues bien; el sabotage no tiene por objeto perjudicar al cliente, sino al patrón. Pero si el terraplenista decide — mientras el patrón no cede — trabajar lentamente, de una manera distinta a la habitual, entonces hace sabotage. Se comprende que una vez que el patrón haya cedido, el trabajador volverá a realizar de una manera normal su tarea. Y practicado en esta forma — como lo atestiguan muchos casos — el sabotage es un arma obrera. No siéndolo más que en estos casos.

Son pocos los obreros que no trabajan perezosamente o con indiferencia. Aguzan su imaginación para inventar modos o maneras que le permitan trabajar poco. haciéndose reflexiones como ésta: trabajo demasiado por lo que me pagan y el patrón gana mucho. Los efectos de esta manera de pensar los sentimos todos, influyéndonos aun de una manera inconsciente, hasta tal punto que nadie se escapa. Es ridículo indignarse, cuando alguien constata que el sabotage es inherente a la sociedad capitalista, puesto que ella lo crea, lo desarrolla, y cuando en su mismo seno sólo se alcanza la fortuna — en la industria y en el comercio — haciendo un sabotage en perjuicio del consumidor y del cliente. Contra este sabotage — que es la característica de la producción capitalista — nadie se irrita; la ley lo protege y lo recomienda, y a sus beneficiados rinde honores y riquezas. Hemos dicho que los casos de sabotage consciente son poco numerosos. Y es por esto mismo que vamos a indicar algunos.

En la panadería, el obrero que hace pan de primera o especial no pesa exactamente la masa, y para un pan de 500 gramos pone tanta masa para que resulte uno de 450. En esta forma realiza un sabotage al consumidor. Pero si hace de manera que resulte un pan de 500 o 520 gramos también hace sabotage, pero esta vez contra el patrón. También hace un sabotage si hace cocer bien, de modo que la masa pierda peso y el pan resulte liviano. Esto asegura al cliente un producto sano y de peso normal.

El dependiente de una casa de comercio — a quien el patrón ha impuesto un sistema especial de medida para el despacho de géneros o comestibles — realiza sabotage cuando, apartándose de esa práctica, da la medida justa al cliente. Todo el mundo sabe que el "buen" dependiente es para el patrón aquel que tiene manos ágiles, que sabe deslizar el género sobre la medida, dando 95 centímetros por un metro, o entregando 900 gramos por un kilo.

El obrero que perfecciona un trabajo y pasa mucho tiempo en su realización, hace sabotage.

Repitámoslo, para terminar, que el sabotage obrero es poco aplicado. Que los patrones se tranquilicen por ahora. El cliente sufre más por el sabotage patronal que el patrón por el sabotage obrero.

El sindicalismo tiende a organizar el sabotage, a hacerlo consciente, transformándolo de sistema de pereza y de indiferencia — como es hoy — en una manera de trabajar. Pocas veces se hace. Y. si se quiere conocer un ejemplo de sabotage inteligentemente aplicado es necesario recurrir a los magistrados. Basta observar cómo la ley que limita los derechos del clero se aplica con muy poco rigor. Por acuerdo tácito, los jueces castigan de una manera que más bien incita más a los delitos cometidos. Esto sucede porque la ley no les gusta. La aplican mal; la desnaturalizan porque quieren corregir los defectos de una manera deliberada, querida y calculada.

Cuando la clase obrera lleve ese espíritu a las luchas, nada le podrá resistir.

¿Cuándo lo hará?

Victor GRIFFUELHES.

Movimiento e Informes Seccionales

Los asuntos graves a que el gremio está abocado — sobre lo cual hemos creído conveniente dar una amplia información — nos obligan a postergar la publicación de muchas crónicas seccionales. Las secciones y corresponsales que no vean sus crónicas en este número, ya saben a qué obedece su postergación, y, por lo mismo, esperamos que sabrán justificar nuestra actitud.

EN EL MERIDIANO Vo.

INTENSA AGITACION PROVOCADA POR INJUSTICIAS DE LA SUPERIORIDAD — VOTO GENERAL PARA LA DECLARACION DE LA HUELGA

Sabido es que debido al descarado atropello que contra un destacado grupo de militantes de la sección, llevada a cabo por la superioridad de la empresa y su manifiesta mala voluntad para solucionarlo de acuerdo con las aspiraciones obreras, el malestar reinante entre los trabajadores del ferrocarril se acentuó notablemente. La informalidad de la empresa se hace más patente y manifiesta cada día que pasa. Para no satisfacer el justo pedido de los obreros, emplea mil subterfugios que desmedran de un modo irreparable la famosa autoridad de que se muestran tan celosos partidarios cuando ella sirve para realizar y cubrir sus actos arbitrarios. Para los atropellos y golpes de mano dados a la organización, a la que se trata de herir en los militantes más activos y prestigiados, hay una autoridad diligente y sin escrúpulos que los ejecuta con la habitual premeditación y alevosía; para la reparación de esas injusticias solicitadas insistentemente por los trabajadores, por el Comité Central del Sindicato agredido, por la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria que han tratado porfiadamente de solucionar el conflicto del modo más razonable, para esto no hay con quien tratar. El camino está cerrado constantemente por la chicana y los procedimientos dilatorios que pone en práctica la empresa. La dignidad y la moral encarnan absolutamente en los trabajadores; en el otro extremo están los administradores.

Con los procedimientos mencionados han logrado cansar la paciencia de la Confraternidad, la que en vista de la irresponsabilidad que demuestran los sujetos que están al frente de la administración, la que parece un manicomio suelto, ha publicado un comunicado en el que deja constancia de lo infructuosos que han sido todas las gestiones realizadas por la organización para solucionar satisfactoriamente el conflicto por la terca indiferencia con que la superioridad encara estos asuntos y declinando la responsabilidad de los sucesos que esta inconsulta actitud pueda traer sobre quien los provoca con un tesón digno de mejor causa, que es la administración.

El conflicto mantenido por la estúpida intransigencia de la empresa y agudizado por la negativa sistemática a toda entente de solución amigable, h aentrado dcididamente por la vía de la fuerza que los camaradas del F. C. del C. C. y de la J. C. de la Confraternidad quisieron evitar. No ha sido posible superar la mala voluntad de la empresa, la qu parece decidida a no ahorrarse causa de desprestigio.

La organización en el F. C., aunque fortalecida por la unidad de acción y de miras, se muestre parsimoniosa en sus procederes y resolvió consultar a las secciones de todos los sindicatos la opinión de los adherentes sobre la oportunidad de decretar la huelga general en el ferrocarril. Este meticuloso proceder es perfectamente explicable dada la naturaleza que de las resoluciones que la deshonestidad de la administración parece que hará ineludibles.

Es verdaderamente halagador, según los informes que en este momento nos llgan, notar como los compañeros votan por la huelga que en defensa de su derecho les impone la superioridad con su repudiable conducta. El silencio del hogar y su ambiente tantas veces blandamente adverso a esta clase de resoluciones varoniles, esta vez parece que hubiese sido propicio a robustecer la moral de los compañeros que a solas con su conciencia debían resolver que debía hace rla organización en la disyuntiva qu se le planteaba.

Según esos informes, en algún sindicato la votación ha sido unánime en favor de la huelga, y en algún otro sólo hubo un par de votos, no negativos, sinó condicionales.

La Comisión Mixta local lanzó un manifiesto redactado n tono moderado, pero de gran firmeza, en el cual se puntualizaban las cosas y se las llamaban por su nombre sin debilidad y sin jactancias. Radica la fuerza de este documento, despojado de frases altisonantes, en el concepto de clase, sobriamente remarcado que los compañeros han señalado a la atención de los camaradas. Hace una breve reseña de los orígenes y trámites del conflicto y cumple en seguida con la resolución de la asamblea mixta distribuyendo el voto a todos los compañeros. Con palabras sencillas, pero de gran profundidad de concepto, se marca rumbo a la clase trabajadora del F. C. señalándole su deber primordial de defender la organización del ataque patronal.

Los compañeros no han defraudado la esperanza de la Comisión Mixta de que los compañeros adheridos cumplieran con su deber. Cada compañero se ha sentido profundamente afectado y menoscabado por las inícuas medidas de la empresa, y la sencilla invocación ha caído en terreno perfectamente preparado y copiosamente abonado por las diarias injusticias son aquí el pan nuestro de cada día. El voto general de todos los sindicatos de la Confraternidad Ferroviaria demuestra que los compañeros han alcanzado perfectamente la razón y finalidad de la lucha que se empeñará.

La lucha que se avecina, por su carácter solidario y defensivo, concentrará en ella la atención y simpatía no sólo de los ferroviarios sinó de la gran masa trabajadora organizada que se apersta a celebrar en ésta su XI congreso ordinario. Debemos esperar que él sea en un ambiente claro, tonificado por nuestro triunfo. No podríamos hacer mejor ofrenda a la clase reunida en congreso. Nuestros votos por que así sea.

Este triunfo que descontamos puede traer también como consecuencia secundaria plausible la extirpación del amarillismo que había hecho algunos adeptos entre los obreros. Estos compañeros que han caído en las redes patronales, astutamente tendidas, tentando sus intereses personales, han sido inducidos por estos halagos a prestar su concurso a la obra traicionera convirtiéndolos en enemigos de sus compañeros. Es muy posible que en el momento decisivo sientan el acicate de su conciencia y que a su luz contemplen la cruda realidad de la obra infame que realizarán y se retractarán de su conducta, retornando otra vez a la vía cuyo abandono ningún rencor puede justificar. Los sucesos próximos les brindarán esta oportunidad. Veremos si sólo se trata de compañeros ofuscados pero buenso o si son unos perversos a los que hay que tratar como merecen. Tal vez la empresa funda alguna esperanza en que no sabrán salir de su abyección y la servirán de instrumentos incondicionales para sus fines miserables. Nosotros creemos que la empresa se equivoca. Han de encontrar en su condición de obreros, sobrados elementos de redención que les traerán de nuevo a nuestro lado. Si no es así epor para ellos; la experiencia, que es la escuela de los tontos, les demostrará dolorosamente que en estos casos poniéndose del lado de los patrones se pierde mucha más de lo que se gana. Nosotros abrimos el interrogante con la esperanza de que será despejado satisfactoriamente.

En cuanto a los demás miembros de la A. F. Nacional, no afectan a la familia proletaria y no nos interesan. Son, naturalmente, los jefes; algunos viejos inservibles, algunos burócratas asidos a sus faldones y una cáfila de mozos a los que se tiene prendidos por el estómago bajo la amenaza de una cesantía fulminante, terrible problema que se les plantea dadas las escasas aptitudes de sus poco útiles personas.

Los compañeros, como lo ve, camarada redactor, están preparados y no serán sorprendidos por los acontecimientos.

Hoy celebrarán una conferencia con el geernte de la empresa y por la noche tomarán en consideración la respuesta en asamblea general. En esta asamblea, que será muy importante, se dará un corte definitivo al enojoso conflicto. Como nuestro periódico entrará en prensa inmediatamente, no puedo demorar ésta para informar sobre las resoluciones que se adopten. Pero sea cual fuera la resolución, no tenemos la menor duda de que los compañeros sabrán cumplirla sin la menor vacilación. — **Corresponsal.**

BUENOS AIRES SUD

GRANDIOSA ASAMBLEA. — POR UNANIMIDAD SE RESUELVE EL TRABAJO A REGLAMENTO

La noche del 14 del actual en el salón-teatro "La Perla", efectuóse una asamblea mixta de asociados de esta sección que, por su número, puede decirse sin temor a equivocarse, ha sido una de las mejores realizadas hasta hoy: asistieron a ella más de dos mil entusiastas camaradas.

Ante una delegación de la Junta Central se discutió ampliamente la aplicación del trabajo a reglamento resuelto en la reunión plenaria de los comités de Tráfico y Talleres, C. directiva del sindicato de Tracción y Junta Central de la Confraternidad, resolviendo por unanimidad hacerlo efectivo cuando los cuerpos directivos den la voz de orden.

Hicieron uso de la palabra los compañeros Caamaño, Ganza, Durán, Carinci (en representación de la Junta) y otros que no recordamos en este momento.

Al terminar la entusiasta discusión del trabajo a reglamento, el compañero Antonio Penas, maquinista de la sección Talleres Sud, dió una conferencia sobre el valor que para la clase obrera tiene la unidad, historiando en el curso de la misma los beneficios que nuestro gremio ha obtenido en virtud de su organización.

Refirióse luego a la fuerza que hoy representa en el mundo la organización obrera, abundando en ejemplos tan sencillos y claros, que consiguió llevar la convicción del poderío de la clase productora al ánimo de todos los oyentes.

Citó al proletariado alemán e inglés, que derrotó el primero a los imperialistas y contribuyó el otro al triunfo del proletariado ruso, negándose a transportar materiales bélicos para los ejércitos capitalistas, afirmando que la Confraternidad Ferroviaria es una de las organizaciones que podrá, muy en breve, compararse en potencia a las fuertes organizaciones europeas, y terminó con un ¡viva a la clase obrera del mundo y a la Confraternidad Ferroviaria! que fué acompañado entusiastamente por toda la asamblea.

Luego usó de la palabra el prosecretario del Sindicato de Tráfico, camarada Benvenuto, quien exhortó a los asambleístas a convertir el entusiasmo de que estaban poseídos en la acción fecunda y creadora, de la cual dependerá el triunfo completo de la clase trabajadora.

Entre aplausos y vítores a la Confraternidad Ferroviaria, se disolvió la asamblea. — **Corresponsal.**

ROSARIO C. C.

CONSTITUCION DE LA SECCION OFICINISTAS

Los camaradas empleados de oficinas de la sección Rosario C. C. han comprendido por fin que había llegado el momento de organizarse sindicalmente, a fin de contribuir en la lucha que la Confraternidad Ferroviaria sostiene por el mejoramiento de los trabajadores ferroviarios.

Deseosos estos camaradas de intensificar la propaganda, últimamente han editado un manifiesto algunos párrafos del cual transcribimos a continuación por considerarlos de interés:

Camaradas: Los graves problemas económicos que muy en breve nuestro gremio tendrá que ventilar, exige de todos un momento de desapasionada meditación a la vez que un esfuerzo tendiente a la unión sin prevenciones. Bien sabéis por propia experiencia que para obtener que el capital abra sus puertas a los ideales y sentimientos de justicia e igualdad y que para que triunfen nuestras pretensiones en el orden social y económico, es absolutamente indispensable que estén apoyadas por la razón suprema que es la fuerza de la unión.

El Sindicato de Oficinas, constituído de acuerdo con lo prescripto por los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria — cuya adhesión gestiona — y nacido a la vida proletaria para cobijar en su seno a todos los camaradas oficinistas que quieran cumplir con su deber de obreros, hace suyos los propósitos que proclama la entidad de referencia:

1o. Defender y mejorar las condiciones económicas, morales, técnicas y sociales de los ferroviarios asociados.

2o. Preparar a éstos a asumir la gestión directa de la industria ferroviaria, de acuerdo con el principio de que los instrumentos del trabajo pertenecen al trabajador.

3o. Fomentar la solidaridad y la ayuda mutua entre los ferroviarios y los trabajadores en general.

Compañeros oficinistas: Nuestro Sindicato está llamado a dar lo que el peso de su fuerza exija, a despecho de los necios e ignorantes, que a base de cálculos ridículos esclavizan su libertad de acción, resignándose voluntariamente a soportar el peso de su cobardía!

Asociaos, pues, al Sindicato de Oficinas y contribuid a la realización de esta bella concepción: uno para todos y todos para uno."

Corresponsal.

CAÑADA DE GOMEZ

AGRADECIMIENTO

Cumpliendo con un justo deber de agradecimiento hacia los compañeros de esta sección, hago uso de las columnas de EL OBRERO FERROVIARIO para manifestarles la más sincera gratitud por la noble ayuda que supieron dispensar durante el lapso tiempo que duró mi enfermedad.

Fco. CURVALES.

TALLERES OESTE (Liniers)

PROXIMA ASAMBLEA — VARIOS

La comisión administrativa de esta sección invita a los camaradas a la asamblea general que se efectuará el martes 18 del actual a las 20 horas, en el local de la "Sociedad Cosmopolita" Pieres 226, para tratar la siguiente

Orden del día

1o. Acta.
2o. Correspondencia.
3o. Balance.
4o. Proposiciones al Congreso de la F. O. R. A.
5o. Nombramiento de delegado al mismo, y otros asuntos de importancia relacionados con nuestra proposición de fusión al sindicato autónomo de Liniers.

—En una de las últimas asambleas realizadas por esta sección, al considerar la circular número 14-A de la F. O. R. A., se resolvió dar un voto de censura al C. F. por haber éste considerado que no debía prestarse la cooperación pedida por el Partido Socialista, y pedirle "cambie de táctica en lo que se refiere respecto a la interpretación de la organización sindical."

En cuanto al "comité" de informaciones no se tomó ninguna resolución, por entender que los concretos dados por el C. F. eran pobres, por cuya razón no se consideró necesario tomar medidas en contra de aquél. — **La Comisión.**

Una vez iniciado el trabajo a reglamento, nadie debe abandonar ese sistema hasta tanto no lo resuelva la organización.

Mientras las empresas no hayan satisfecho nuestras reclamaciones, debemos trabajar lo más lentamente posible.



Impreso en los — talleres de — LA VANGUARDIA